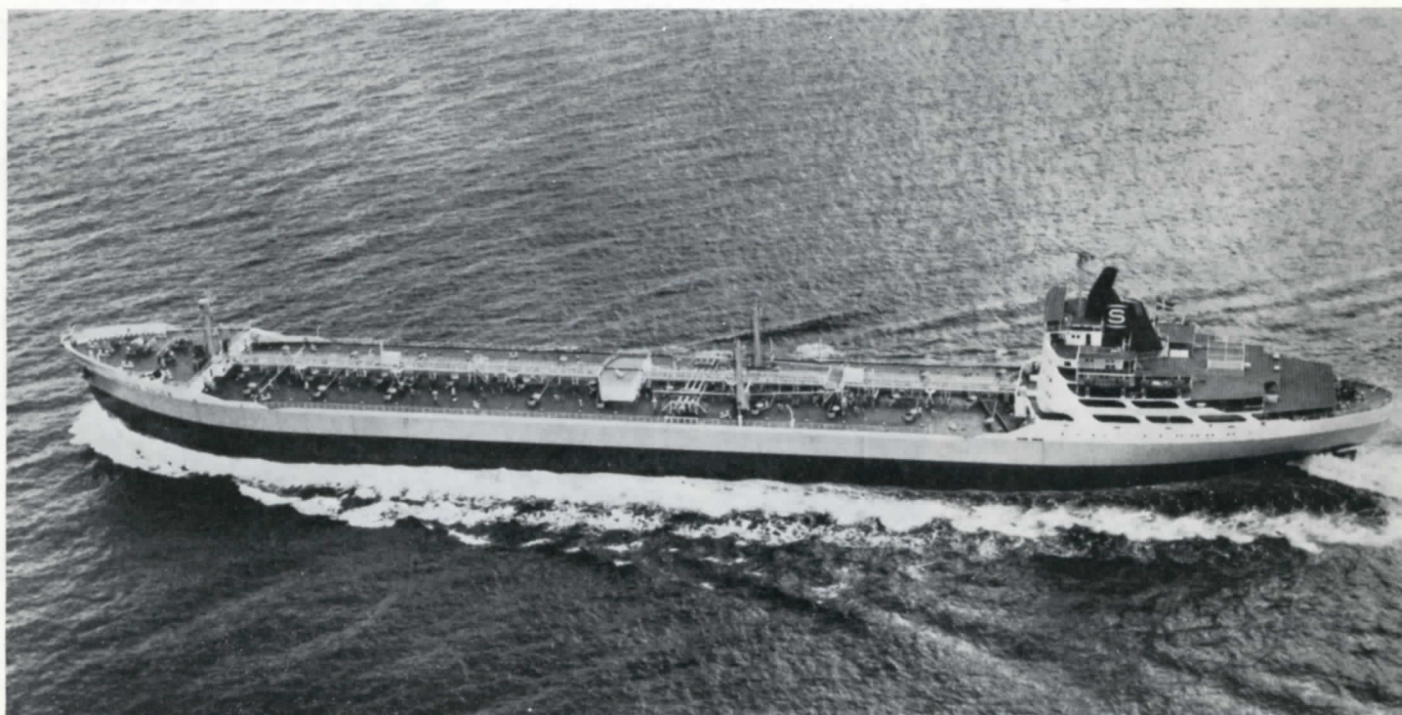




# SALÉN NYTT

Nr 4/1968

## T/T "DAGMAR SALÉN" för första gången i svenska farvatten



T/T "DAGMAR SALÉN" har för första gången besökt en svensk hamn. Detta skedde den 15 ds då hon kom till Göteborg från Kharg Island i Persiska Viken. Givetvis var intresset från Rederiets sida litet extra stort vid detta tillfälle. Direktör Nils Jannerfeldt, som besökte fartyget kom tillbaka entusiastisk över det goda skick i vilket "DAGMAR SALÉN" befann sig.

T/T "DAGMAR SALÉN" byggdes 1963 av Chantiers Navals de La Ciotat i Sydfrankrike. Hon var då det femte fartyget som på kort tid byggdes på detta varv för Salénrederierna. De tidigare var kyllastfartygen T/S "BOLERO", "BALLADE" och "BARCAROLLE" samt systerfartyget T/T "SEA SAPPHIRE".

Direktör Jannerfeldt överlämnade en tavla av konstnären H. Löwenadler från

fartygets gudmor till minne av det första Sverigebesöket.

Genom ommätning har dödvikten ändrats något och vi lämnar därför aktuella particulars:

T/T "DAGMAR SALÉN"	
längd över allt.....	243.9 m
längd mellan perpendiklarna .....	230.0 m
bredd .....	31.7 m
djup mallat .....	16.3 m
djupgående (sommarfribord) .....	12.6 m
dödvikt .....	60.328 ton
fart .....	17.0 knop
huvudmaskineri: 1 de Laval ångturbin utvecklande 20.000 shp vid 106 varv/min.	

## Övertid ombord

*Sjökapten Sven Lantz*

Av både juridiska och ekonomiska skäl bör vi nu försöka finna lösningar på problemet övertiden och efter att ha studerat dels problemet som sådant, dels en del övertidsräkningar från några av Rederiets fartyg har jag kommit till den slutsatsen att en hel del borde kunna åstadkommas genom att ge de yngre befälhavarna en del tips och genom att påpeka åtminstone en del av vad som oftast tas alltför lätt på eller som ses genom fingrarna med.

Det är dock vi befälhavare som ha ansvaret för redovisningarna och för riktigheten av de poster som ingår i dem.

När det förekommer så stora skillnader i övertiden som det nu ibland gör även mellan fartyg av ungefär samma  
(forts. sid. 4 spalt 1)

## VD har ordet:

Det mest intressanta som hänt sedan sista numret av tidningen tycker vi på kontoret var den middag vi avnjöt tillsammans med ett större antal hemmarvarande däck- och maskinbefäl — måhända inte måltiden som sådan utan snarare inledningsdebatten om diverse framtidsperspektiv för sjöfarten i allmänhet och för våra rederier i synnerhet.

De erfarenheter som framkommer efter denna veckas informationskonferens med middagsdeltagarna skall ligga till grund för ett närmare samarbete mellan de sjöfarande och kontorspersonalen. Vi är nämligen övertygade om att inför det snara överförandet av många gemensamma funktioner till databehandling blir förståelsen och kontakten av avgörande betydelse.

Som skeppsredare Salén framhöll gäller det förvisso att vara med i utvecklingen annars får man finna sig i att bli akterseglad.

Under tiden den 22—24 augusti var ett 25-tal personer bestående av Nautiskt och Tekniskt befäl samlade i Stockholm för en

## Informationskonferens

som avhölls i Rederiets lokaler.

Man kan med ganska stor säkerhet spå att inom 5 år en mycket stor del av dagens rutiner ombesörjes av datamaskiner. Avancerade planer studeras också att använda datamaskinerna för kalkylering och schedulering av kyltrafiken.

Det är uppenbart att datamaskinerna också kommer att djupt ingripa i livet ombord. De flesta av de fakta som behövs för bättre beslut i morgondagens shipping måste erhållas från fartygen. Detta i sin tur medför att utbildning och inriktning av sjöpersonalen måste ändras.

Min personliga gissning är att tiden ej är alltför avlägsen då den nuvarande uppdelningen av sjöpersonalen försvinner. De nya instrument vi får till vårt förfogande i avseende på kontroller och navigering kommer otvivelaktigt att påskynda denna förändring.

Både de i land och de till sjöss måste få insikt om de tekniska nyheter som i dag erbjuds. Utan tvivel blir det en delvis förändrad personalkategori som i framtiden kommer att sköta om båtarna.

De närmaste åren skall vi försöka fundera ut hur de bäst skall se ut och i mellantiden skall vi alla skaffa oss den nödvändiga utbildningen för att möta morgondagens krav.

Som tidigare beskrivits i SALÉN-NYTT har det sista året allt flera av den sjöfarande personalen beretts tillfälle att genomgå kurser av olika slag. Detta skall fortsätta!

Dessutom har vi tänkt oss att med utgångspunkt från de erfarenheter vi nått under veckans diskussioner sammanställa grundläggande fakta om kontorets arbetsmetoder och framtidsplaner och låta all befälspersonal till sjöss genomgå dessa.

Ett särskilt viktigt inslag i denna information om rederiets arbete tror jag är genomgång och diskussion om våra kalkylmetoder, dagskostnadsstruktur m.m. Bättre kunskap om de ekonomiska resultatens element måste vara önskvärd för alla berörda.

*Sture Ödner*



Från vänster sjöing. Evald Sjölund, Sven H. Salén, kylmask. Lennart Fröberg (med ryggen mot kameran), skeppsredare Sven Salén och sjöing. Per Danielsen.



Från vänster sjökaptan Sven Lantz, civ.ing. Bill Cryer, sjöing. Evald Sjölund och VD Sture Ödner.

Konferensdeltagarna fick tillfälle att gå igenom kontorets olika avdelningar varefter man satte sig ned till ett antal informationstimmar med representanter för de olika avdelningarna inom kontoret som föredragande. Sålunda presenterade den tekniska avdelningen T/T "NB 518" — 215.400 tdw —, solventtankbåtarna samt de för TOR LINE kontrakterade lastfärjorna. Tank- och kylavdelningen lämnade aktuell information och man tog även upp kalkyler över rese- och dagskostnader på programmet. Slutligen fick juridiska avdelningen och sjöpersonalavdelningen avrunda konferensen.

Redan på onsdagskvällen den 21 ds träffades man för middag vid vilken skeppsredare Sven Salén hälsade konferensdeltagarna välkomna. Vi är i tillfälle att visa ett par bilder från kaffet.

## AB Ekensbergs Varv

Varvsanläggningen vid Ekensberg, som leder sitt ursprung från år 1870, har Transportbolaget i Stockholm att tacka för sin tillkomst. Nämnda bolag började sin verksamhet 1870, och redan under de första verksamhetsåren gjorde sig kravet på ett eget varv starkt gällande. För att fylla detta behov inköptes fräselägenheten Ekensberg i Brännkyrka socken för 33.000 riksdaler. Ekensberg var på den tiden en blomstrande idyll, en liten lantgård, belägen på halvön mellan Essingesundet och Mörtvikens, strax utanför Stockholms inlopp från Mälaren. Den åtskilliga gångerna ombyggda och än i dag använda kontorsbyggnaden är en av de äldsta på området med traditioner från Bellmans tid. Den har varit både krog och tingshus, och säkert har Bellman ätit där mer än en gång på den tid Ekensbergs gäddor voro rykbara i huvudstaden.

Här anlades efter hand varv för reparation och nybyggnad av bolagets fartyg och pråmar. Läget var utmärkt för ändamålet och så småningom tillkommo verkstäder, slipar m. m.

Verksamheten var från början endast avsedd att fylla Transportbolagets eget behov, men så småningom började även utomstående anlita varvet. Till de trogna kunderna hörde redan på ett tidigt stadium Gamla Svartsjölandsbolagets stora flotta. Inom varvsområdet låg på sin tid även en såg för företagets eget timmer. Denna del av varvet var då en ö, som genom sedermera gjorda utfyllningar införlivats med det övriga området. Omkring 1920 disponerades för själva varvsanläggningen ett område av 50.000 kvm.

Under 1900-talets första år bedrevs huvudsakligen reparationsverksamhet vid Ekensberg. Från 1901 har antecknats en större ombyggnad av lotsverkets chefsfartyg "LULEÅ". Ett stort antal fartyg ha fått nya pannor och maskiner vid Ekensberg.

År 1906 byggdes de första motorfartygen vid Ekensberg, Transportbolagets båda för Strömsholms Kanal avsedda lastbåtar "STIG" och "TOMTE MATTS" samt motorfartyget "STRÖMKARLEN", vartill användes ett gammalt inköpt skrov. På samma sätt tillkom år 1907 motorfartyget "LISS", vars skrov i utrangerat skick inköpts från flottan. Nyssnämnda år nybyggdes också motorfartyget "STRÖMÅKAREN".

Träskeppsbyggeriet avtog så småningom vid Ekensberg, särskilt sedan Transportbolaget år 1906 förvärvat Sättra Varv i Mälaren. Så småningom upphörde därför också ångsågsverksamheten vid Ekensberg. Från 1914 kan antecknas ett nybygge från Ekensberg, Svensk-Engelska Mineralolja AB:s första nybyggda tankmotorfartyg "SHELL I".

Även under förra världskriget ökade skeppsbyggeriet, varigenom Ekensberg fick en uppräckning, som dock ej blev

långvarig. Åren 1918—1919 byggdes Transportbolagets båda bogserare "FREJ" och "BALDER", med vilka fartyg TB fick en fartygstyp lämpad för långbogseringar i både Nord- och Östersjöfart. Sistnämnda år byggdes vidare 1100 tons järnläktaren "FENJA". Ännu 1920 voro konjunkturerna goda vid Ekensberg och man hade det året upp till 316 anställda. Sedan satte emellertid depressionen in.

År 1924 trädde Ekensbergs ägare, Transportbolaget, i konkurs.

Varvsdriften övertogs 1925 av det nybildade AB Ekensbergs Varv, som för huvuddelen av sin rörelse nu blev hänvisat att söka ny kundkrets och nya verksamhetsområden. Varvet kom så småningom att få övertaga en del av det välkända Bergsunds kundkrets och vid sistnämnda företags nedläggande även en del av dess tekniska personal och arbetare.

Ett betydelsefullt steg i varvets utbyggnad var inköpet år 1928 från Vulcan i Stettin av en flytdocka i fem sektioner med 1500 tons lyftförmåga. Denna docka togs i bruk 1929 eller samma år som den för varvets utvecklingsmöjligheter betydelsefulla Hammarbyleden blev färdig. Samma år levererades varvets första nybygge under den nya ledningen, tankläktaren "SHELL II" för Svensk-Engelska Mineralolja AB.

Varvets drift under 1930-talet har uppehållits med fartygsreparationer, tillverkning av järnkonstruktioner, bland vilka må nämnas spannen för Tranebergs- och Västerbroarna samt större cisternanläggningar. Vidare små lätta fartyg för Marinen, minsvepare och vaktbåtar. År 1936 fick varvet beställning på 200 tons tankmotorfartyget "BT IV" för AB Bensintransport i Stockholm.

Ett i varvets historia mycket betydelsefullt år var också 1942, då Salén-koncernen övertog Ekensberg. En genomgående nydaning och modernisering av varvet igångsattes och fullföljdes under ny ledning.

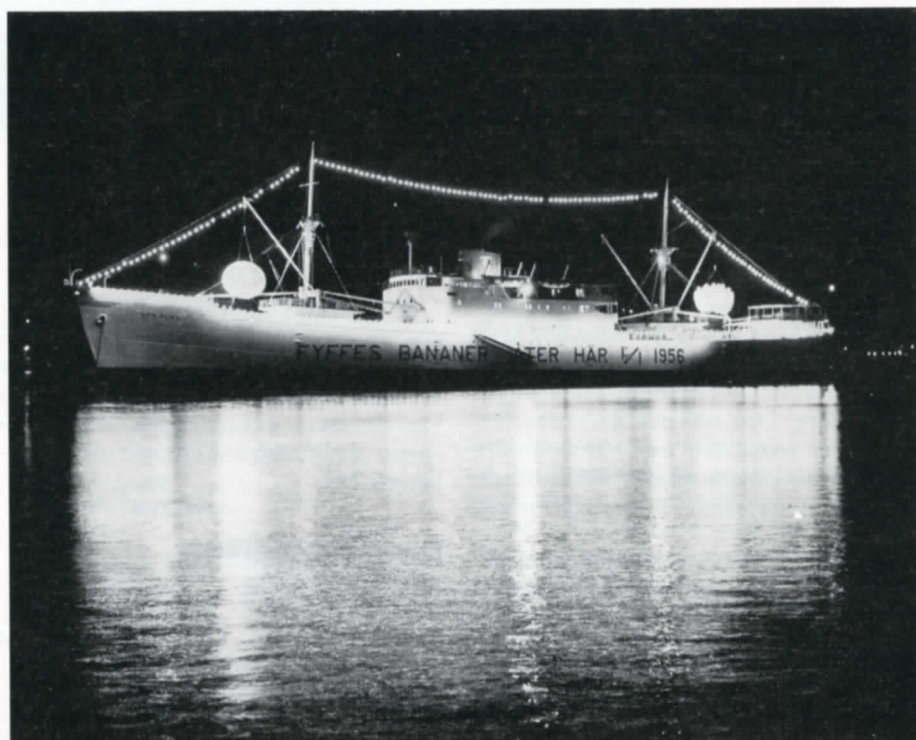


Ake Tygård, VD i AB Ekensbergs Varv.

Två nya fartygsbäddar byggdes, den ena för fartyg upp till ca 1300 tons dw och den andra för ca 4000 tons dw. Bädd- och utrustningskranar förnyades samtidigt. För att kunna bygga de större fartyg, som de nya bäddarna voro avsedda för, uppfördes ny plåtslagareverkstad och maskinverkstad samt rörverkstad, och maskinparken i verkstäderna förnyades i stor utsträckning.

En flytdocka med en lyftförmåga av 3500 ton inköptes från England 1946. Då dockans bredd betydligt överskred bredden av Södertälje kanal måste den skäras av långskepps och slussas i två delar genom kanalen och sedan åter svetsas samman.

På de nya bäddarna ha under de senaste 25 åren många fartyg byggts till beställare i Sverige, Norge, England, USSR, Frankrike etc.



M/S "SAN BLAS" så som hon såg ut då hon efter leveransen låg på Stockholms Ström och gjorde bananreklam.

Bland mera intressanta leveranser kan nämnas "SAN BLAS" till Salénrederierna och två 13000 tons lastfartyg till Harrison, Clyde, samt ett tankmotorfartyg på ca 8500 tons till A/S Rederiet Adfjell i Bergen med tankdelen av rostfri plåt. Den moderna lasthanteringen har de senaste åren ändrat mycket inom sjöfarten och skapat behov av nytt tonnage och detta har återspeglats i de fem fartyg av typ roll-on/roll-off, som varvet levererat till Walleniusrederierna.

De priser man i dag kan erhålla på nybyggnader äro under lönsamhetsgränsen, varför vi för närvarande inte ha några beställningar utan helt koncentrera oss på reparationer och ombyggnader av fartyg samt industriarbeten.

Reparationstillgången har hittills varit ganska god och bland kommande större ombyggnadsarbeten kan nämnas förlängningar av fyra fartyg av "AIDA"-klassen för Walleniusrederiernas räkning.

Industrisidan har under årens lopp ökat och är av mycket skiftande art.

En högst intressant tillverkning är vattenkanonen GUNCLEAN för Salén & Wicanders räkning. Det har blivit stora serier, som glädjande för båda parter tycks öka.



M/S "AIDA" var vid leveransen den 30/8 1966 på 3.660 tdw och 80 m mellan perpendiklarna samt gjorde 13,3 knop. Hon förlängs i dagarna vid Ekensberg med ca 12 m vilket beräknas öka tonnage med omkring 800 ton.

(ÖVERTID ... forts. fr. sid. 1)

klass och i samma eller liknande trade tyder det på att det är ett fel någonsans. Vi bör göra vårt till för att rätta till det samt att se till att uppenbart slöseri med övertiden icke förekommer.

För bättre kontroll bör i kolumnen "Arbetets art" närmare anges vad som utförts och något sådant som "inspektion" eller "tillsyn" icke accepteras. Där skall stå vad som inspekterats eller tillsetts och befälhavaren bör begära av maskinchefen att han heller icke accepterar t.ex. "maskinarbete", utan närmare specifikation.

En post som i vissa fartyg är mycket hög (medan den i andra fartyg ytterligt sällan förekommer) är ett tämligen regelbundet återkommande "skrivarbete" för överstyrman, och när man ser en månadsövertid på över 5.000 kr. (fem tusen kr!!) varav en stor del intjänats genom ca tre timmars "skrivarbete" varje söndag plus "inspektion" och "tillsyn" så drar man ofelbart slutsatsen att antingen är styrmannen helt oduglig till sitt arbete, eller har han icke beaktat den paragraf i Sjölagen som börjar "Den, som sig eller annan till nytta, eller att därmed skada göra, förer falsk dagbok...", ytterligare en slutsats kan man dra — att befälhavaren tagit allt för lätt på sin kontrollerande uppgift!

I de flesta fall kan skrivarbetet utföras på vakterna, då fartygen är utrustade med ett fällbart bord, placerat på förkant i styrhytten med god sikt åt de håll det behövs, och stort nog att ge plats åt skeppsdagbok, pärmar, skrivmaskin, räknemaskin eller vad som kan vara nödvändigt för skrivarbetets utförande.

Att skrivgöromålen inte får inkräkta på säkerheten till sjöss är ju helt klart, men våra utgående fartyg gör så långa resor över oceanerna att utan tvivel det allra mesta av skrivgöromålen kan göras till sjöss på vakterna.

För övrigt bör även om detta slag av arbete gälla att när det av någon anledning kan behöva utföras på övertid även det skall specificeras så att när man granskar övertidsräkningen, fastnar för en icke specificerad post, kallar styrmannen och frågar: "Vad var det för arbete styrman gjorde vid det tillfället?" man inte får ett svar som "Jaa, det kommer jag inte ihåg, men jag gjorde det på övertid".

I en del fartyg förekommer fortfarande att 2:e styrman tillgodoskriver sig en halvtimmes övertid per dag för "sjukvård", varemot i andra fartyg befälhavaren tillhållit styrmannen att endast tillgodoräkna sig den tid som verkligen åtgått, samt att i journalen införa inte endast tiden för behandlingen, utan även patientens namn.

I dessa fartyg har sjukvårdsövertiden nedbringats till 3—4 timmar per mån.

För att inte sjukvårdsstyrmannen skall behöva tillkallas för småkrämpor bör på bryggan, i maskin och hos steward en förstahjälplåda finnas med div. förbandsmaterial, aspirintabletter etc.

Att det för kylmaskinisterna, under tiden från kylmaskineriets startande till dess de beordrade temperaturerna för lasten nåtts, blir en hel del övertid är vi fullt på det klara med, men jag tror att maskincheferna kan göra sitt till för att inte onödig övertid skall förekomma och för att kontrollera att i journalen införd övertid verkligen gjorts.

Att sådan kontroll dessvärre i vissa fall kan vara nödvändig bevisas av att det hänt, att en kylmaskinist tillgodoskriver sig inte mindre än 7 timmars övertid en söndag för "påfyllning av freon", utan att dock fartygets förråd av freon (enl. förbrukningsrapporten) minskats. Ett tydligt fall av att mannen ifråga icke betänkt följderna av förandet av falsk dagbok.

I flesta fall kan ozonering av rummen i kylfartygen på söndagarna under ballastresan avvaras, för att undvika övertid för "start", "kontroll" och "stopp" av ozonapparaterna.

Den i vissa fartyg för elektrikern varje söndag i sjön regelbundet återkommande "tillsyn av styrmaskinen" eller liknande, borde också kunna undvikas. Om denna tillsyn behövs så regelbundet kan den ju likaväl företagas en vardag.

I en del fartyg har det förekommit att båtsman fått en halvtimmes övertid varje vardagsmorgon för att han före arbetstidens början infunnit sig på bryggan för att av överstyrman få besked om dagens arbeten. Detta bör icke få förekomma. Båsen kan få besked före arbetstidens slut dagen före om kommande dags arbeten och om vädret kan vara osäkert få två alternativ.

När det gäller manskapets arbete bör heller icke där förekomma att det endast rubriceras som "underhållsarbete", utan det bör någotsånär specificeras.

SALÉN-NYTT välkomnar alla kommentarer och hoppas att dess spalter skall bli forum för en givande debatt. Vi måste emellertid reservera oss för att eventuella inlägg kanske inte tas in omedelbart eller i hela sitt omfång. Red.

## Också en midsommar

M/S "HISPANIOLA" med Kapten K. E. Viebke och besättning har tillbringat midsommaren i Eldlandet och SALÉN-NYTT har fått en hälsning med fotografi från detta tillfälle:

Ushuaia är världens sydligaste stad och ligger på latitud S 54—48 samt longitud W 68—19. Midsommarafton firades härstades under angenäma men högst osedvanliga klimatförhållanden för oss nordbor. Majstången, som tillverkats ombord, placerades på solbryggan akter om skorsten — i snön. Temperaturen vid tillfället kl. 12.00 var minus 4 grader Celsius. Vi serverade julglögg, som lämplig värmande dryck. Våra tankar gick till betydligt varmare midsommarfirande i hemlandet — ändå kände vi oss glada att få fira just denna helg under så vitt skilda klimatförhållanden.



## Konkurrent till sjöss

Kapten K. E. Ström hemma på semester från TIT "SEA SAPPHIRE" hade vänligheten att passera redaktionen för SALÉN-NYTT och överlämna tre nummer av tidningen SAPPHIRE-NYTT, som kommer ut varje helgfri söndag, d. v. s. när fartyget är till sjöss. Man avhandlar allt mellan himmel och hav i tidningen. Resmålen presenteras på ett intressant och sakligt sätt, men vissa ämnen skulle nog göra att den amerikanska tullen stoppade tidningen för införsel till USA. Blänkarna om skydd ombord finner vi har garanterat läsvärde.

För att öka ctalet lösnummer sätter man även in läsekretsens alster. Vi saxar: MIN NOVELL:

## Sådant blev mitt liv

Jag började på sjön alldeles själv. Jag var då en helt ensam gosse. Kamraternas spel och öldricken kunde jag ej

med. En kväll när båten låg vid land gick jag iland. Det var i utriket. Jag hade aldrig kysst någon flicka förut. På kajen där jag gick stod ett lokomotiv och rökte från sin skorsten. Det kom med saker som skulle med våran båt. Det var ett kafé nära intill där. Jag gick in där och beställde men det var svårt att göra sig förstadd. Får jag en fin lemonad bad jag. Det fick jag men det smakade starkt. Jag bjöd båsen på en också och han sa att det var en god ginlemon vad det nu betydde.

Jag bjöd en flicka också som kom till mitt bord vad hon sa förstod jag ej. Hon verkade vara bekant med mig. Hon tog mig kanske för någon annan. Hon var så snäll och hjälpte mig att beställa för hon tyckte synd om mig som inte kunde språket. När vi skulle betala tog hon hand om mina pengar och betalade åt

mig. Sedan fick jag följa henne hem. Hon hade bara ett rum med en stor säng i. Men så stora speglar hon hade där. Den natten blev jag hennes. Det var så naturligt för mig. Hon var den jag väntat på. Vi gled efter hand allt längre ifrån varandra. Senare fick jag veta att hon ej heller varit trogen emot mig. På havet sörjde jag. Men andre-styrman blev som en far för mig. Och när vi kom till Göteborg var min sorg botad. Jag reste hem till min far som tog hand om mig. Han var så snäll. Och minnet som hon där utrikes gett mig förbleknade. Stina i granngården träffade jag allt oftare. Det var kanske inte samma olidliga kärlek som den första. Men när vi gifter oss skall vi lära älska varandra. Hon är stor och stark och duktig. Så slutade mitt liv och nu är jag lycklig. Sommarresenär

## Flottan

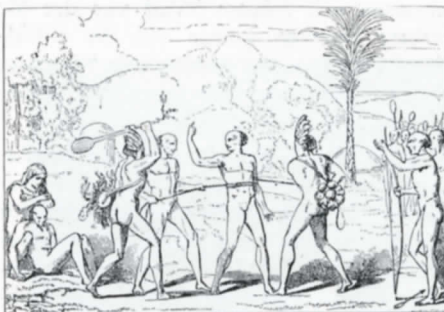
Många har säkert undrat över var de olika kyllastfartygens exotiskt klingande namn kommer ifrån. Vi skall därför i det kommande lämna korta förklaringar till dem:

Vid val av namn för fartyg i internationell fart är det givetvis praktiskt att undvika namn med å, ä och ö-prickar och när sedan fartygen är avsedda att segla på spansk- och engelsktalande hamnar i Karibiska havet står en rik flora vackra namn till förfogande.

Det första av de moderna kyllastfartygen fick namnet ARAWAK och följdes av CARIB. *Encyclopedia Britannica* ger följande kommentarer, som vi av utrymmesskäl kortat:

ARAWAK är en beteckning som användes av de spanska conquistadorerna för olika västindiska indianstammar med närbesläktade språk. Dessa stammar som bebodde öarna i och fastlandet runt Karibiska sjön var i allmänhet fredliga jordbrukare. Trots att de var organiserade i stammar drevs de bort från Mindre Antillerna av Carib-indianer kort innan spanjorerna kom dit.

CARIB var beteckningen för en annan grupp indianstammar med liknande



Kariber dödar sina fångar (efter ett kopparstick från 1500-talet).

språk. Carib-talande indianer kom ursprungligen från norra Sydamerika där de bodde i nuvarande Guiana och ända ned till Amazonfloden. De var mycket krigiska och till skillnad från arawakerna kannibaler. Det engelska ordet *cannibal* kan härledas till ett uttryck som arawakerna hade för sina fiender. Spanjorerna som träffade dem och fascinerades av deras seder döpte hela ö-världen efter dem.

ARAWAK och CARIB sattes i trafik 1952. CARIB I är numera såld medan ARAWAK I fått överta namnet CARIB och fortfarande gör tjänst inom rederiet.

1956 fick flottan två nya tillskott och

även denna gång fick Karibiska sjön stå fadder. En ö och en ö-grupp fick lämna sina namn till dessa systerfartyg.

HISPANIOLA anses vara den engelska formen för *La Isla Espagnola*, vilket var det namn Christopher Columbus gav ön 1492. Hispaniola kallas idag populärt Haiti och består politiskt av Republiken Haiti och Dominikanska Republiken.

CAYMAN vill man väl uppfatta som namnet på en art av sydamerikanska krokodiler, vilket det också är. Emellertid är det även namnet på en ögrupp med ca 8.000 innevånare söder om Kuba. Den upptäcktes av Columbus 1503 och döptes till Tortuga. Tortuga är det spanska namnet på sköldpadda, som ögruppen var mycket rik på. Än idag utgör sköldpadda och produkter därav den huvudsakliga näringen för ögruppens innevånare.

I början av sextioalet kontrakterades en serie om tre båtar att byggas vid *Chantiers Navals de La Ciotat* i södra Frankrike. De levererades i slutet av 1961, början av 1962 och fick namnen BOLERO, BALLADE och BARCAROLLE.

(forts. sid. 6 spalt 3)



# TOR LINE

## NY VD i TOR LINE

Vid bolagsstämma den 22 augusti 1968 har styrelsen för TOR LINE ombildats.

Direktör Lennart Parkfelt har utsetts till ordförande efter skeppsredare Sven Salén, och direktörerna Hans Laurin och Jan de Loeff har valts till styrelsemedlemmar.

Direktör Parkfelt har även förordnats att vara jourhavande ledamot för de till TOR LINE och Götha Lines knutna bolagen. Samtidigt knyts direktör Parkfelt till Salénkoncernens ledning för särskilda uppdrag.

Till ny verkställande direktör för TOR LINE AB och för Götha-bolagen har utsetts direktör Hans Laurin.



Hans Laurin, VD i TOR LINE AB.

Fraktsidans expansion har medfört att sedan början på maj månad även M/S "UNDINE" satts in i trafik på Sverige-England traden. Fartyget som chartrats från Walleniusrederierna har en kapacitet av 480 längdmeter. Tillsammans med ordinarie seglingen direkt och via Amsterdam kan TOR LINE därmed erbjuda inte mindre än 11 skeppningsmöjligheter i vardera riktningen under en 14-dagars period för gods Sverige—England och v. v.

Under sommaren har även Walleniusfartygen "OTELLO" och "ARABELLA" gjort ett antal resor i första hand för att avlasta trycket på sträckan Immingham—Göteborg. Den utökade godskapaciteten under sommaren har varit särskilt behövlig med tanke på den starkt ökade efterfrågan på plats för passagerarfordon.

Av enhetslasterna är de hjulburna, såsom trailers, lastbilar etc., dominerande, därefter kommer storflak och containers. Dessutom skeppas även stora kvantiteter paketerat virke.

På sträckan Göteborg—Amsterdam och v. v. ökar lasttillgången successivt trots den konkurrens som landsvägs- och järnvägstrafiken utgör.

I början av sommaren hade TOR LINE äran av ett verkligt expertbesök då 12-årige färje-allvetaren Klas Brogren från Halmstad var på besök på TOR-TERMINALEN och ombord på TOR HOLLANDIA. Klas vet "allt" om Skandinavien alla färjelinjer och om själva fartygen. Här ses han på bilden med sin syssling och Kapten Kjell Palm som för en stund lämnat över roddet till den unge experten.



Några data i övrigt:

Fredagen den 26/7 anlände från Immingham den kände musikern Edmundo Ros med hela sin orkester för engagemang bl. a. på Liseberg och Gröna Lund.

På seglingen från Immingham till Göteborg den 1/8 medföljde inte mindre än 866 passagerare vilket är detsamma som den nu gällande rekordsiffran i Nord-sjötrafiken.

17 ekipage med 42 personer utgörande större delen av det engelska inslaget i årets Kanonlopp i Karlskoga anlände den 9/8 från Immingham.

Passagerartrafiken har f. ö. haft en mycket gynnsam utveckling på samtliga linjer under den gångna sommaren.

## Sjöpersonal-avdelningen

FRIVILLIG GRUPPFÖRSÄKRING

Vi refererar till vårt cirkulär daterat den 24 juni d. å. och vill påminna dem som inte redan anmält sitt intresse för Grupplivförsäkringen att det börjar bli hög tid nu. Avsikten är ju att försäkringen skall träda i kraft per den 1 oktober i år.

L.-E. Cronberg

## Se postbåten kommer!

För att i någon mån hjälpa till med att förkorta dagarna ombord på tankfartygen i fart på Persiska Gulfen har Rederiet bestämt att fartygen skall "heave to" utanför Cape Town för att kunna få mottaga och lämna post.

## Personalchef



Civilekonom Matts Larson.

Till personalchef vid huvudkontoret i Stockholm har utsetts civilekonom Matts Larson. Han kommer även att biträda koncernledningen i frågor rörande utbildning m. m. Herr Larson som är född den 10/10 1929 kommer närmast från Wasabröd AB i Filipstad, där han varit verksam som utbildningsledare och utredningsman. Herr Larson har även avlagt sjökapitensexamen i Malmö 1952.

(FLOTTAN forts. fr. sid. 5)

Dessa vackert klingande sydeuropeiska namn var ju passande för båtarnas byggda i en trakt med rik folkloristisk tradition och för en redare med hängivet intresse för visan.

BOLERO är namnet på en livlig spansk dans i 3/4-dels takt. Den anses vara skapad på 1780-talet av Sebastián Cerezo, en berömd dansör från Cádiz. Bolero kommer troligen av verbet *volar* = att flyga.

BALLADE är ett versmått med fyra strofer varav den sista utgör refräng. Det stammar från de italienska *canzone di ballo*, men utvecklades främst inom den provençalska litteraturen och nådde sin höjdpunkt på 1400- och 1500-talen speciellt under Charles V.

BARCAROLLE har fått sitt namn efter de sånger som sjöngs av *barcaroli*, gammalt italienskt ord för roddare, speciellt gondoljärearna i Venedig. Vanligen sjungs sången i 6/8-dels takt i en lugn rytm liknande vågornas och båtens rörelser. Många kompositörer har använt sig av denna rytm, t. ex. Donizetti, Offenbach, Schubert, Mendelssohn, Chopin och Fauré.

Vi har ju sedan en hel rad fartyg vars namn börjar på A samt SAN-båtarna och vi skall be att få återkomma till dessa i ett kommande nummer av SALÉN-NYTT.

## SALÉN-NYTT

Box 14018  
S-104 40 Stockholm 14  
Ansv. utg.: Sven H. Salén  
Red.: Erik Thorvaldsson