

den 29 April 2001

Christer Winberg
Historiska Institutionen
Box 200
406 30 Göteborg
Suecia

Bäste Sr Christer.

Först och främst vill jag tacka för Din vänlighet att besvara min förfrågan i Ships Monthly och jag förstår att det finns en hel del att välja på, litteraturmässigt, när det gäller att forska om fartygens design och tillblivelse. Med ledning av Dina rekommendationer, skall jag se vad jag kan få tag på.

Med anledning av Dina frågor rörande Svenska Amerika Linien's fartyg, design och planering så kanske jag kan komma med lite matnyttigt:

Med undantag av den "famösa" ms Stockholm 1946, som endast fick plats med en mindre skorsten, så fick samtliga fartyg efteråt 2 skorstenar, en riktig och en dummy.

Norska Amerika Linien hade alltid som princip att ha en rejäl skorsten på sina vackra fartyg och då var det alltid en princip, som SALs ledning hade, att SALs fartyg skulle alltid vara utrustade med 2 skorstenar. Fartygen såg då pampigare ut och på något sätt större. Detta hade en psykologisk effekt på USA kryssningsmarknad.

Likaså måste de alltid ha två master då det var av stor betydelse att kryssningsfartygen, när de låg i de olika hamnar runt om i världen, att de kunde framhävas genom att ha ett helt flaggspel uppe eller, på natten, ha en hel ljusremp från för till akter.

Namnet "Salholm" som beskrivs i Ditt brev var egentligen byggnamnet på den blivande 1966 Kungsholm. Jag bifogar ett foto på ett perspektiv jag utförde under planeringstiden av då Salholm. Hon kunde lika gärna bli döpt till Kungsholm eller Drottningholm. Men så var det ju då att namnet var hemligstämpelat fram till sjösättningsdagen.

Efter tillblivelsen av John Browns Kungsholm, började SALs VD, Erik Wijk, att tänka på ytterligare ett nytt fartyg.

Mycket riktigt så var detta planerat med endast en skorsten. Lite revolutionerande tanke inom SAL, men då var inställningen den att följa med tiden och bryta traditionen. Alla fartyg som byggdes och planerades hade för det mesta en skorsten.

Jag fick då uppdrag av EW att börja skissa på ett nytt fartyg och jag sänder härmed en kopia på det projekt som utfördes i 1970.

Tyvärr så var det det året där allt gick nedför Eriksberg, SAL och hela imperiet. Den främste boven i dramat, när det gällde SAL, var sjöfolksförbundet, som trängsynt inte ville gå med på moderniseringen och aktualiseringen av hela strukturen inom intendentsidan.

Titta på vad som hände med Norska Amerika Linien, de är stora idag och detta tack vare deras fackföreningar var storsynta och förstod att man var tvungen att ändra inställning om man ville runna kryssningsfartyg ekonomiskt och effektivt.

Nåja, det var inte detta jag skulle komma in på men man var både arg och

ledsen i 1970:

Jag fortsätter att beskriva en del om själva projekteringen av 1966 Kungsholm och besvara en del av Dina frågor.

Fram till Kungsholm 66, så planerades samtliga fartyg med två distinkta klasser men nu skulle planeringen mest baseras på amerikansk kryssningsmarknad. Samtidigt, givetvis, att man kunde dela fartyget i två klasser när det rörde sig om Atlantresorna.

När det gällde kryssningsmarknaden, så var det en fördel att ha samtliga hytter så lika som möjligt. Hytterna fick en bättre och mera regelbunden form i och med att SAL gick in för endast tvärskepps sängar. Detta var ju också ett stort steg att ta, men orsaken var att dels skulle fartyget opereras i lugnare vatten och dels var hon utrustad ifrån början med stabilisatorer.

Kungsholm fick ändå en del insides hytter, men dessa såldes på Atlanten som turist klass hytter och på kryssningar användes de som "staff" hytter.

SALs kryssningstrafik var baserad på en mycket hög standard och sökte sig till toppen av amerikansk publik. Rika, kräsna och krävande. Därför var antalet "staff"medlemmar mycket högt och dessa var förutom det redan höga besättningsantalet.

I staffen ingick ombord kryssnings medlemarna, kryssnings direktören med assistenter, en hel del "gigolos" som underhöll och dansade med glada och trevliga äldre damer och änkor; fotografer, extra läkare, artister som agerade ombord eller som var med ett par hamnar, etc.

Så dessa insides hytter var mycket lämpade för alla dessa olika kryssningsmedlemmar.

Matsalen fick också en mera enhetlig utformning som då skulle ta hela passagerare antalet på en endast sitning. Därför var det en fördel, planeringsmässigt att förlägga hela köket på matsalens förkant. SAL gick aldrig med på att ha köket förlagt på däck under själva matsalen, då maten då skulle kunna kallna under transporten mellan däck.

Auditorium/Biograf flyttades därför upp till Veranda däck. Detta utrymme fick då integreras mera till hela sällskapsrummen och soaciala program som uppgjordes. Men kunde även då öppna upp mellan auditorium och sido rummen, så att man kunde utöka kapaciteten när det inte räckte till i själva huvud utrymmet.

Att man härvid tåppte till fronten, gjorde inte så mycket, för utsikten härifrån mot besättningsdäcket, vinschar, etc var ju inget att titta på.

Dessutom, eftersom fartyget var så mycket ute, så var det viktigt att kunna ge besättningen bra fritidsutrymmen. Därför kreerades ett rejält sällskapsrum/allrum för dem just för om auditoriet. Detta utrymme användes som stort bagagerum under Atlantresorna.

För att få en bättre utsikt föröver kreerades den förliga loungen. Hytterna som vi hade på Sun deck på gamla Kungsholm blev aldrig 100% populära i och med att de låg innanför däckspromenaden. De togs bort redan på Gripsholm.

Även på gamla Kungsholm så fick hon en à la carte restaurang upp på Sun deck. Den blev inte så populär och blev istället en matsal för kryssnings staffen under kryssningarna. Senare togs den helt bort och ersattes av ett par hytter.

En speciell à la carte restaurang blev liksom aldrig av, då SAL istället valde för att koncentrera samtliga lyxiga mål i restaurangen, plus att hålla det omtalade och kända nattbuffet bordet igång. Detta dukades alltid upp i den aktra loungen vid 12-tiden på natten och var verkligen

populär. Därför var det lite överflödigt att ha ytterligare en mindre matsal. Dessa små à la carte restaurangerna var nog mera använda på de större fartygen inom 1:a klass och på Atlanten. Där var det olika kategorier inom passagerarna men däremot var det meningen att på USA kryssningar, då var samtliga "en familj":

Jag hoppas Du fått svar på en del frågor och givetvis är det mycket annat som ligger bakom hela projekteringen av dessa fartyg. Mycket av besluten, när det gällde projekteringen, kom ifrån SALS New York kontor. Det var dem som sålde och det var dem som kände vad deras kunder ville ha.

Skulle Du vilja ha ytterligare informationer, så är Du välkommen att sända mig en rad. Lycka till med boken!

Jag är inte någon e-mail fantast, men däremot har jag en ångdriven fax med nummer 351.289.562058 och telefon 351.289.562009

Vänliga hälsningar


Claes Feder