



SALÉN NYTT

Nr 3/1968

M/S "FRANCIA" levererad

Den 21 maj levererades M/S "FRANCIA" från Gerh. Voldnes A/S i Fosnavåg till Franco Götha Line. FRANCIA är systerfartyg till PARISIA, som levererades från samma varv i höstas. Fartyget är specialbyggt för trafik på Seine och kan befara floden ända upp till Paris. För att kunna göra detta har rigg och skorsten gjorts fällbara och bryggan kan på hydraulisk väg höjas och sänkas för att tillåta passage under låga broar. FRANCIA är vidare försedd med pontonluckor och hydrauliskt manövrerade klaffluckor i mellandäck samt patentluckor i väderdäck, samtliga av McGregors fabrikat, vidare en hydrauliskt opererad lucka på förkant av väderdäcksluckan sammanbyggd med en sidoport på styrbords sida. Fartyget har Kamewa-propeller.

Rederiet representerades vid leveransen av direktörerna Erik Kekonius, Göteborg och Hans I. Möller, Amsterdam samt civ.-ing. Torbjörn Lundell, Stockholm. Varvet representerades av disponent Bård Vikanes.

FRANCIA döptes av fru Astrid Rudberg, maka till bruksdisponent Nils Rudberg vid Hällefors Järnverk.

Vi vill i sammanhanget passa på att tacka våra representanters värdinna i Fosnavåg Fru Marit Johanson för det sätt på vilket hon tagit hand om dem under den gångna nybyggnadsperioden. Vi gör det med hennes lätt sarkastiska poem om M/S "PARISIA":

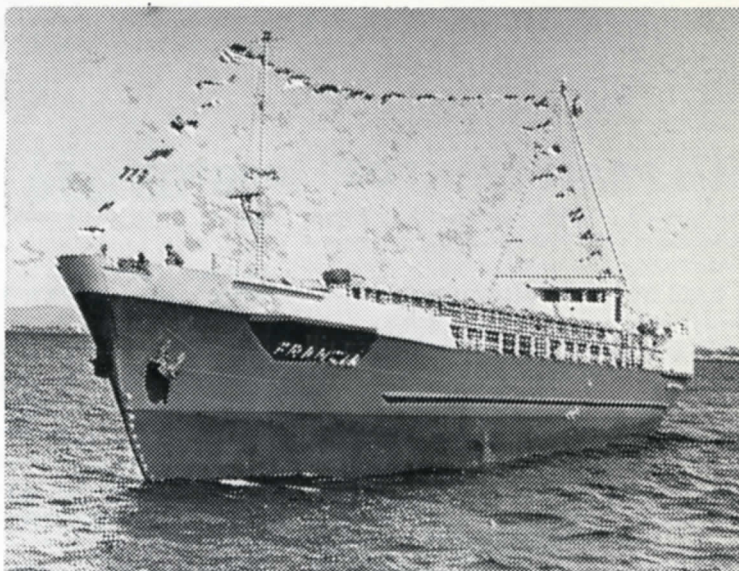
PARISIA problembarnet som blev födt i Fosnavåg

Du har intet styrhus till din skipper, mast mangler du og

Hvad du har i maskinrummet det aner ikke jeg

Hvis det er like lite som på brua kan Mr. Baank ta gitaren og spille Yip-I-Jeg!

Marit Johanson



M/S "FRANCIA"

längd över allt	58.41 m
längd mellan pendiklarna	53.0 m
bredd	10.0 m
djup till huvuddäck	3.47 m
djup till shelterdäck	5.67 m
djupgående	3.43 m
dödvikt	871 ton
fart	11,5 knop
maskineri: 1 enkelverkande fyrtakts dieselmotor NOHAB POLAR utvecklande 900 ehk vid 750 varv/min.	

T/T "NEWBUILDING" 518 - 210.000 tdw - Centralkalkylator (CK)

VD informerade i en ledare i SALÉN-NYTT 2 om att "en ytterst intressant överenskommelse träffats för vår nya tankbåt på 215.000 ton som levereras av Kockums 1969. Detta fartyg kommer att förses med en mycket avancerad dataanläggning för praktiskt taget all driftskontroll".

Denna dataanläggning består av en dator vars uppgift är processstyrning av maskineri, lasthantering, i viss utsträckning navigering och som även kan användas för fartygets administration. Då denna dator centralt kommer att styra alla ovannämnda funktioner har den givits arbetsnamnet "Centralkalkylator" (CK).

CK:s användningsområde och dess fördelar:

Maskineri: 1/ styrning av bryggmanövrer, pannautomatik och övriga automatiska processer inom maskinområdet, 2/ datalogging vilket innebär alarmövervakning av vitala funktioner samt registrering via skrivmaskiner av data för dessa funktioner.

Lasthantering: 1/ automatisk styrning av lastoljepumpar (varvtalsreglering) och tillhörande ventiler i lastoljeledningar (öppning och stängning av ventiler), 2/ kontroll av påkänningar i skrovet under lastning, lossning och ballastning och för övrigt vid gång i hårt väder.

Navigering: 1/ hjälp med positionsbestämningar (i framtiden med användning av satelliter), 2/ automatisk styrning med

stabilare kurser och säkrare manövrering i trånga vatten genom att CK snabbt kan räkna fram resultat från ingående data från bl.a. gyrokompass och vindmätare.

Administration: inom detta område kommer CK att tagas till hjälp beträffande löneredovisning, lagerbokföring, underhållsrutiner etc.

Det är sedan meningen att då CK trimmas in och vi fått närmare kännedom om dess möjligheter ytterligare verksamhetsområden skall kunna beredas anläggningen.

Den beskrivna installationen är den första i sitt slag i Europa och projektet ledes från Stiftelsen för Svensk Skeppsforskning.

VD har ordet:

I senaste numret av SALÉN-NYTT utlovades en närmare analys av resultatet för år 1967 och nedan återges en schematisk uppställning av förändringarna jämfört med motsvarande siffror 1966.

Koncernen (mkr):	1967	1966
Omsätt. (rederier)	875 (570)*	637 (341)
Bruttovinst	150	93
Avskrivningar	140	91
Till invest.fond	7	—
Nettovinst	2,2	1,5

*Omsätt. ung. fördelning på rederigrenar: Kyl 295, Tank 150, Malm/tank- & torrlast 75, Tor Line 25, Götha Line 25.

Det hela ter sig alltså som en utomordentlig förbättring, men vi får inte glömma, att i mellantiden har en ny Suez-kris inträffat, som haft en avgörande betydelse för vårt resultat. Skillnaden mellan bruttoinseglingen för tank 1966 och 1967 är ej mindre än 68.500 och skillnaden mellan första halvåret 1967

(45.707) och andra halvåret (97.647) uppgår till 51.940 tkr.

Det är givet att kriser av denna typ inte kan förutses ens av den skickligaste spåman. Vad man kan göra — och siffrorna tycks ange att vi denna gång lyckats — är, att upprätthålla en affärsmässig och personell beredskap, som gör det möjligt att positivt utnyttja konjunkturförändringarna.

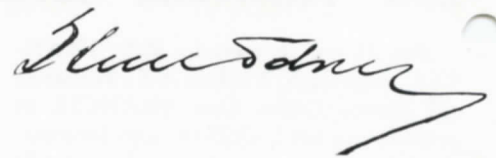
Helt fel vore emellertid att ta de nuvarande resultaten som en garanti för gyllene tider på längre sikt. Troligen blir verkligheten precis tvärtom.

Det förbättrade resultatet har givit oss möjlighet att placera en beställning på mycket avancerade tankfartyg för transportkänsliga oljor. Dessa fartyg kommer att levereras 1970.

I samband med den senaste kontaktkonferensen mellan sjöbefäl och landbaserad personal framfördes från fartygsbefälets sida olika önskemål — de flesta utmärkta — som kommer att följas upp av oss.

Ett fäste jag mig särskilt för, nämligen önskemålen om redogörelse för resultaten av fartygens resor. Man menade att detta i olika avseenden skulle intressera och sporra folket till sjöss. Uppslaget är gott, men behöver nog tänkas igenom då följderna kan bli mycket diskutabla, om dylika resultat kommer i orätta händer.

Vi skall emellertid till att börja med försöka en annan sak, som ligger i linje med dessa tankar om lönsamhetsdiskussioner. Vi vet inte riktigt hur utfallet blir ekonomiskt av dyrbara automationsinstallationer — GUNCLEAN i tankfartyg, FLUME tank etc. För att utröna mer härom behöver vi ett helhjärtat stöd från fartygens sida. Så snart vi hinner med, kommer installationskostnader att redovisas, och därefter lämnas utrymme för olika kommentarer. Resultaten införes så småningom i SALÉN-NYTT.



M/S "SAN BENITOS" jungfruresa

Det tidigare utlovade resebrevet från kapten Sven Lantz och SAN BENITOS jungfruresa kommer här:

SAN BENITO levererades den 26 januari, men avgick från Göteborg först på kvällen den 27 för tretimmarsresan till Wallhamn. Tjockan trasslade emellertid till det och efter att ha legat till ankars på Marstrandsfjorden några timmar i väntan på kajplats förtöjde vi i Wallhamn kl. 03 den 28. I Wallhamn lastades bilar och bildelar i lådor. Inte precis den bästa last att ge sig ut i Nordatlanten med mitt i vintern, men trots vår beskärda del av det vanliga dåliga vädret med storm och grov sjö, som tidvis satte ned farten till en bit under 15 knop, anlände SAN BENITO till Halifax på f.m. den 5 februari. Nu hade vi ju inte fler än 140 bilar i lasten, men alla kom fram utan så mycket som en skrapa.

Då ett fartyg har Halifax som första hamn på sin jungfruresa brukar en plaket överlämnas av representanter för hamnstyrelsen vid en ceremoni ombord. Samtidigt med vårt besök pågick en konferens för hamnfolk i Quebec, och ingen kunde åtaga sig överlämnandet. Jag fick besked om att plaketten skulle överlämnas vid fartygets nästa ankomst till Halifax.

Nästa hamn skulle bli Cortes, med lastning dock först den 19 så vi skulle ha god tid på oss. Strax efter avgången från Halifax kom order om att det sannolikt skulle bli lastning i Guayaquil, så kursen sattes på Cristobal, och farten togs upp till 21 knop.

Vädret som tillät en sådan fart räckte emellertid inte länge, utan vi fick en orkan över oss, och farten var tidvis nere i 5—7 knop. SAN BENITO fick verkligen visa vad hon duger till. Bulben som denna fartygsklass försetts med visade vad den betyder. Vilket som helst av A-klassens fartyg hade under liknande förhållanden, d. v. s. i det vädret och i

ballast, tagit bottenlag med praktiskt taget hela förskeppet. Jag har själv erfarenhet från både ATITLAN och ARAWAK. Visst tog SAN BENITO en del bottenlag, annat hade inte varit möjligt, men de var bråkdelen av vad som varit normalt för ett icke bulbförsett fartyg och mycket mildare. Väl inne bland Bahamasöarna fick vi besked att det skulle bli lastning i Cortes, men dygnet efter ändrades det till Tela, och där ankrade SAN BENITO den 13 februari kl. 12.



M/S SAN BENITO under tilläggning i Rotterdam den 5 maj.

Efter några timmar till ankars sände United Fruit Company ut ett meddelande om att en hård Norther var att vänta, och som Tela ju inte ger något som helst skydd för en sådan, avgick SAN BENITO till Cortes, för att där, i lä, låta Northern blåsa över. Den kom emellertid aldrig, men vi låg där till den 16 då rederiet meddelade: BE PREPARED SAIL PM TODAY FOR GUAYAQUIL STOP DEFINITE ORDERS IN FEW HOURS. Och några timmar senare kom ordern att gå till Guayaquil. Ute i Stilla Havet rapporterade utiken en segelbåt, och när vi kom närmare försökte folket ombord göra sig uppmärksammade med en rökbomb, och när vi kom så nära att vi

kunde se dem bättre vinkade en av dem med en plastpyts, och gjorde tecken likt som för att dricka. Joo, det var färskvatten de ville ha samt smörjolja till motorn. Och så ville de veta riktningen till Balboa, för de visste inte var de var någonstans. Det var två man och en pojke ombord, som påstod sig ha kommit från Australien. De båda männen kunde mycket väl vara australier, men pojken hade de säkert skaffat sig vid något strandhugg på kusten av Sydamerika. De påstod att de hade haft en sextant, men att den gått överbord några dagar tidigare.

Jag hörde, när vi kom till Balboa på väg till Europa att de klarat sig fram till Panama.

SAN BENITO anlände till Guayaquil den 21 och förtöjde vid "Kvarnkajen". Lastade 205.524 kartonger bananer, och låg vid avgången 2 fot på näsan, då avsikten var att i Armuelles lasta 35.000 kartonger för vilka endast de stora A-däcken i trean och fyran skulle räcka till.

Under tidigare dussintals lastningar i Armuelles har jag endast vid ett par instaka tillfällen sett ytterligare ett fartyg där, men när vi anlände låg DALLEHEIM där och lastade, som alltid med S-märket i skorstenen och till ankars låg israeliska HAR BOKER med, och HIDEFJORD utan S-märket. Den senare började dock dagen efter måla om sin skorsten, så vi var alla lika.

Lastningen gick som den brukar göra, men med fint väder och utan den ofta förekommande grova dyningen som kan göra en lastning i den hamnen tämligen oangenäm, så utan att ha sprängt en enda wire avgick vi den 25. På vägen till Balboa meddelade en nyhetssändning att ett japanskt malmlastat fartyg sjunkit i Gaillard Cut (Panamakanalen), så jag fruktade att vår last aldrig skulle

(forts. sid. 4 spalt 2)

Salén & Wicander AB

Kanske associerar man mest Salén & Wicanders verksamhet med ROLLS-ROYCE-bilarna med hänsyn till den stora publicitet som är förenat med dem, men, liksom inom Rolls-Royce koncernen, betyder bilarna bara någon enstaka procent i Salén & Wicanders omsättning — utan att därför sakna betydelse. Så mycket mer har Rolls-Royce flygmotorer betytt för företagets utveckling.

Initiativtagare till bolaget var dir. A. W. Wicander, känd i Stockholmsvimmellet som "Pippi", som tillsammans med skeppsredare Sven Salén startade rörelsen 1946 med huvudinriktning på försäljning av industrimaskiner, truckar och traktorer, kombinerat med viss annan agenturverksamhet. Efter några år gav man sig också p. g. a. importsvårigheterna i kast med att konstruera och tillverka en egen bräddflytttruck — Salwico-trucken — som väl egentligen förtjänade ett bättre öde än den fick. En dyrbar tillverkning genom seriens begränsade storlek gjorde att den snart försvann på marknaden, men den gav trots allt SALWICO en initial-goodwill.

Maskinsidan försvann i sin helhet 1954 till Svenska Traktor AB som då också var ett Salén-bolag. Kvar i Salén & Wicander blev Rolls-Royce flygmotoragentur som enda väsentligt engagemang och det är också detta som är grunden för företagets utveckling med en relativt vittförgrenad verksamhet inom militärteknik, industri, sjöfart, elektronik och egen produktutveckling.

Bolaget är uppdelat i åtta avdelningar för flyg, motorer, verktyg, elektronik, industri, maskiner, marina produkter och bilar. Bredden på verksamheten är vital för snabb anpassning till och förståelse för nya projekt och verksamhetsgrenar. Denna bredd har också kommit till glädje i koncernsamarbete där bolaget fått handha avslut av vissa udda engagemang och bolag, vilket ofta skett genom ett temporärt övertagande, ett aktiverande av verksamheten och slutligen val av lämplig tidpunkt och form för avveckling.

Bolagets röda tråd är representation av komplicerade tekniska produkter av kapitalvarutyp, viss egen produktutveckling samt viss mer rutinbetonad verksamhet för att brygga över perioder då de större projekten saknas. Verksamheten är närmast att jämföra med ett större industriföretags försäljningsavdelning. Även om den egna faktureringen begränsar sig till c:a 20 milj. kronor representerar ofta den försäljning i vilken bolaget är inblandad ett väsentligt större belopp. Kanske var agenturföretagets situation något tveksam inom den kvalificerade tekniken för c:a 15—20 år sedan, då de ofta var enmansföretag och det tekniska kunnandet var förbehållet tillverkaren och förbrukaren. Förhållandena är idag annorlunda. Genom 60-talet anställda, varav hälften är ingenjörer, sjöfolk, marknads-

förare och ekonomer med hög sakkunskap inom respektive områden, har bolaget kunnat tillkämpa sig en aktad ställning inom näringslivet.

Huvudkontoret med moderna kontors- och lagerlokaler är beläget Vretenvägen 4 inom det nya och växande industriområdet i Solna. Dessutom förfogar bolaget över utställningslokal på Strandvägen 1 och ett avdelningskontor på Järntorgsgatan 12 i Göteborg för den marina avdelningen.



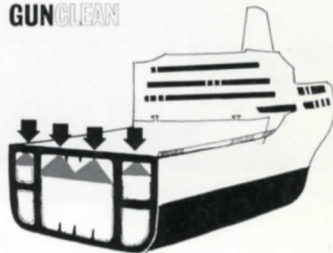
Göran Axell, VD i Salén & Wicander AB sedan 1955.

Företaget representerar idag många betydelsefulla utländska intressen i Sverige, i vissa fall i Skandinavien och i något enstaka fall i hela Europa. Associeringen med Rolls-Royce namnet har gjort att man strävar till kvalitet som gemensam nämnare för alla engagemang. Flygvpapnets licensavtal med Rolls-Royce i slutet av 1952 var upptakten till den helt dominerande ställning som Rolls-Royce fått för våra militära flygplan från femtiotalets mitt och den kommer så att förbli till dess Viggen med en annan motor kommer ut på förbanden. Andra betydelsefulla Rolls-Royce produkter är en modern s. k. multifuel-motor för Bofors S-tank, Avon-motorn i SAS Caravelle och gasturbiner till Stal-Lavals generatorset för Shells pipe-line i Främre Orienten. Salén & Wicander har dessutom levererat 100-talet Rolls-Royce dieselmotorer till SJ:s växlingslok. Andra större leveranser är BOEING-VERTOLS helikoptrar HKP-1 (flygande bananen!) och HKP-4 (Vertol 107) till Marinen och Flygvpapnet, ROVER gasturbin/generatoraggregat och turbinpumpar till den nya torpedbåtserien "Spica", kvalificerade långdistanspejlutrustningar till Armén och Telestyrelsen, FLUME STABILIZATION SYSTEM till 65-talet svenska fartyg och fartygsbyggen, brandvarnings- och eldsläckningssystem till samtliga militära flygplan, ett avancerat verktygssystem till flertalet europeiska mekaniska storindustrier etc. Många andra specialprodukter har också vunnit insteg inom industri och sjöfart via företag.

Liksom många svenska industrier kompletterar sitt produktprogram med agenturer har Salén & Wicander kompletterat sin agenturverksamhet med utveckling och marknadsföring av egna produkter. Nyligen gick genom pressen

nyheten om den snabba världssuccé man gjort med vattenkanonen GUNCLEAN. De stora tankfartygens många problem med tankrengöring blev aktuella inom rederiet i samband med Kockum-nybyggnaderna. Rederiets kapten Ajnefors hade principlösningen och på kort tid var Salén & Wicander engagerade i ett fascinerande projekt. Efter en intensiv konstruktions-, prototyp- och utprovingsperiod — den senare på Salén- och Shellbåtar — påbörjades en serieproduktion våren 1967 i huvudsak på basis av att Shell specificerade Gunclean för samtliga 22 nybyggnader i 200.000 tdw-klassen. Bolagets Marinavdelning har gjort något av en remarkabel marknadsföring över hela världen på kort tid och i de 11.000.000 tdw för vilka Gunclean hittills installerats eller specificerats ingår förutom Salénrederiernas större tankers och de sex 300.000-tankarna för NBC-Gulf också tonnage för Broströms, Gränges, Esso, BP, Nynäs, Höegh, Idemitsu, Tokyo Tanker, Fearnley & Eger, Högberg, Reksten m. fl. En normalinstallation är en affär på 100—600 tusen kronor. Glädjande är också att bolaget kunnat använda sig av Ekensbergs Varv såsom huvudunderleverantör.

GUNCLEAN

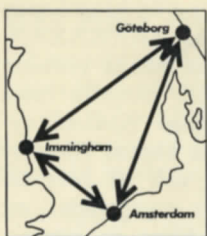


GUNCLEAN Tankcleaning Equipment. Principiellt: permanentinstallerad — enmans opererad — högeffektiv — reducerad tid/rostverkan/kostnad.

SALWICO-detektorerna är en annan framgång som bolaget haft med en egen konstruktion inom automatisk brand-, rök- och gasvarning för sjöfarten och industrin med bl. a. c:a 125 fartygsinstallationer hittills.

Framtiden? Även om det "militära beroendet" med nödvändighet måst minskas genom senare års anslagsbegränsningar finns det anledning till optimism inför framtiden. Bolaget har ställt om sig och speciellt har de marina engagemangen ökat och här är givetvis "närheten" till Salénrederierna av största betydelse liksom rederinäringens allmänt snabba utveckling under sextiotalet.

Flyget som hade sin motsvarande snabba utveckling på 50-talet beräknas få en ny och intressant period på 70-talet med större och snabbare flygplan och genombrott för fraktflyget bl. a. på basis av 3:e generationens flygmotorer. Rolls-Royce har just erhållit en 2-miljarders order i USA för dessa — förr eller senare ger detta resultat också i Sverige. Men också andra områden inom vilka bolaget är engagerat går en intressant framtid till mötes.



TOR LINE

Tor Line

Vid TOR HOLLANDIA:s ankomst till Göteborg från Amsterdam den 17 april debarkerade tio PR-flickor från Haarlem. Gruppen, som var TOR LINES och Holländska Turistbyråns gäster, deltog efter ankomsten i en mottagning för resebyråfolk från Göteborgsbyråerna.



Kapten Sune Ahlström med Antoinette och Charlotte.

Flickorna var ett mycket uppskattat inslag såväl ombord som vid olika besök i Göteborg. Man mottogs bland annat av stadsfullmäktiges ordförande på Börsen, där man delade ut blommor mitt under pågående sammanträde. Även det nya Östra Sjukhuset fick besök och nästan alla patienter, läkare och sjuksköterskor fick blommor. Över hela Göteborg, på restauranger, gator och torg lämnade flickorna sin blomsterhälsning från Holland. Återfärden skedde med TOR ANGLIA den 19 april.

Nytt Nordsjö-rekord

TOR HOLLANDIA hade den 27 juni 768 passagerare på sträckan Göteborg—Immingham!

P.S.

Ni kommer väl ihåg den utökade personalrabatten på linjen Göteborg—Amsterdam. 25 % rabatt för koncernanställda med 6 månaders tjänstetid och deras familjer gäller nu sommarsäsongen.

SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson

(SAN BENITO forts. fr. sid. 2)

hamna där den var avsedd att lossas, i Southampton och Bremerhaven. Dock — japanen togs snart nog upp, och bogserades till Gatunsjön, där den åter fick sätta sig på botten. Efter ca 24 timmars extra väntan fick SAN BENITO passera kanalen. Hemresan genom Mona Passage och med omväxlande storsirkel- och loxodromkurser, alltefter väderförhållandena, gick efter årstiden bra, och trots litet motigt ett par dygn innan Bishop Rock hade vi gjort en medelfart av 19,3 knop när vi tog lots vid The Needles.

I Southampton lossades Armuelleslasten och i Bremerhaven hela Guayaquil-lasten. Och så var jungfruresan över.

I SAN BENITO har ju inte några större förändringar från systerfartygen kunnat göras, men några mindre förbättringar har dock åstadkommit.

De största skillnaderna mellan "SAN"-klassen och tidigare klasser är ju bulben, Kamewan och bryggmanövern. Vad bulben har givit för fördelar har jag redan nämnt. Kamewan ger ju en avsevärt bättre manöverförmåga vid tilläggningar, då man ju kan använda sig av praktiskt taget hur låg fart som helst, men ändå ha roderverkan.

Bryggmanövern är ju en fördel, då det är lättare att reglera farten precis efter omständigheterna.

SAN BENITO har f.ö. som första fartyg i flottan, och på prov, blivit utrustad med en Raytheon väderkartemottagare. Ännu är det dock för tidigt att yttra sig om vad den skall kunna göra för att nedbringa tiderna på resorna.

Jag kan ju också nämna att vi, efter intrimning under första resan, kör med obemannat maskinrum större delen av dygnet.

Idealfartyget får vi aldrig fram även om vi som seglade med gamla ARAWAK (nuvarande CARIB) i hennes ungdom är rörande överens om att hon kom mycket nära. Det är emellertid utomordentligt intressant att få vara med och hjälpa till att försöka. Nog finns det förbättringar att göra även i dessa fartyg, men som slutomdöme får jag säga att de är lyckade fartyg i de flesta avseenden, goda fartyg, lämpliga att föra de laster de är avsedda för, och för de trader de kan tänkas komma att användas på, och försedda med all den utrustning de kan tänkas komma att behöva.

Att fartygen av denna klass, liksom rederiets övriga fartyg, blivit väl rustade att fylla alla rimliga krav på komfort och trevnad från såväl befäl som manskap är något som många av oss nu bara tar för givet. Med fast bassäng i huset akter och bastu, kan det inte vara så värst mycket mer att önska sig.

Det kommer säkert att med SAN BENITO bli lätt att utföra de åligganden som vi kan få oss förelagda, och rederiet kommer säkert att få glädje av henne. Skulle de som seglar i henne inte trivas, så inte kommer det att bero på fartyget.

Sven Lantz

John S. Nilsson

Sjökapten John S. Nilsson, Solna, har avlidit. Han var född i Mjällby, Blekinge län 1905 och gick efter avslutade skolstudier i Sölvesborg till sjöss 1921 och seglade i svenska och norska fartyg. Sina examina avlade han i Göteborg, styrmans-examen 1928 och sjökaptensexamen året därpå. Han gick sedan som styrman i Carlboms rederier åren fram till 1934, då han anställdes i Salénrederierna och där blev han befälhavare 1939 och tjänstgjorde som sådan i flera fartyg inom koncernen. Under kriget deltog kapten Nilsson i lejtrafiken, där han gjorde fem resor samt en röda kors-resa. De senaste tolv åren tjänstgjorde han på rederiets kontor som chef för sjöpersonalavdelningen. Med John S. Nilsson gick en hängiven Salén-man ur tiden.

Eskil Nilsson

Den 31 maj avtackades en gammal tjänare inom Rexbolaget. Eskil Nilsson avgick med pension efter 30 år inom den kamerala avdelningen. Han har bland kollegerna alltid framstått som mannen man kunnat lita på och som alltid varit beredd att sträcka en hjälpende hand om så erfordrats. Bl.a. har hans personliga spänst, grundlagd under regelbundna löprundor i Fiskartorpsterrängen, väckt även yngre kollegers beundran.

Flottan

Flottan har under den gångna månaden minskat med en enhet. Det är M/T "ZELOS" som avyttrats och därmed har ett av de äldsta fartygen bortrationaliserats. Följande var fartygets data: 9.775 br.ton, 14.810 ton d.w., maskinstyrka 5.740 ehk. Fartyget var byggt 1940 på Götaverken under namnet OCEANUS. 1949 omdöpt till ROLF BILLNER och 1959 till ZELOS. Det såldes till Taiwan.

Franco Götha Line

Denna linje har på grund av strejker i Frankrike, som bl. a. drabbat trafiken genom att lotsar och stuveriarbetare samt naturligtvis postväsen och banker strejkat, inte haft någon trafik under en fjortondagarsperiod. Den 17 juni ankom emellertid linjens första fartyg till Rouen efter krisen. I mellantiden har fartygen varit sysselsatta i trampfart.

Sport

Den 27 juni spelade Salénrederierna sin sista match i Stockholmskorpens Div. I för 7-mannalag. Motståndare var Ramby Revisionsbyrå som slogs tillbaka med 4—1. Därmed säkrades en andraplats i serien som man gått igenom obesegrade och med bättre målkvot än segrarna.