



SALÉN NYTT

NR 3 - JUNI 1971 - ÅRG. 4

M/S "LEDARÖ" I SVÅR BÄRGNINGSOPERATION



"Ledarö" har gått upp längs sidan det strandade liberianska tankfartyget "Panther".

För en tid sedan var m/s "Ledarö" in-vecklad i en uppmärksam bärgnings-operation på Goodwin Sands utanför brittiska sydostkusten. Det liberianska tankfartyget "Panther" om 25.000 ton hade strandat på de ökända bankarna och fåfänga försök hade gjorts av ett tyskt bärningsbolag att med hjälp av inte mindre än 10 bogserbåtar dra fartyget av grundet.

I detta läge befraktades "Ledarö" av det tyska bärningsbolaget och med kapten B. Isberg som befälhavare gick hon upp längs sidan "Panther" och kunde utan missöden pumpa över 2.500 ton av oljelasten. Sedan ankrade "Ledarö" upp en bit från strandningsplatsen och tog där ombord ytterligare så mycket olja med hjälp av kusttankers att "Panther" kunde flyta av grundet och ta sig in till Vlissingen och sedermera till Antwerpen för reparationsarbeten.

Endast 15 ton olja hamnade i sjön under bärningsoperationen, som av bedömare ansågs skickligt genomförd.

NY NAMNTÄVLING

I slutet av detta år eller i början av 1972 beräknas leverans ske av m/s "Nybyggad 543", ett bulkfartyg om 86.800 dwt, som rederiet har under byggnad vid Rijeka-varvet i Jugoslavien.

Inspirerade av det goda gehör vår förra namntävling erhöi, utlyser vi härmed ännu en tävling, där det gäller att finna ett namn för det nya bulkfartyget. Namnet bör enligt vår uppfattning på något sätt anknyta till fartygstypen eller till namnen på redan existerande bulkfartyg, men givetvis är fältet fritt för varje typ av förslag.

Alla som är anställda inom koncernen har rätt att delta i tävlingen och vinnaren honoreras med 500 kr. kontant. Tävlingskuvertet skall märkas "Namnförslag bulkfartyg" och vara Salén-Nytt tillhanda senast 15/7. Tävlingsresultatet redovisas i nästa nummer av tidningen. Good luck!

DATORER FRÅN NORGE TILL NYA TANKFARTYGEN

Till de fyra första tanknybyggerna på Kockums har datorer beställts från Kongsbergs Våpenfabrik i Norge.

Datorerna kommer att utgöra centralenheter i de system som byggs upp för att underlätta och förbättra fartygsnavigering, styrning och manövrering och beräknas bl. a. innebära följande fördelar:

Navigation

Dockningslogg, som ger fart över grund i olika riktningar vid låga farter, kan även användas som vanlig fartlogg och beräknas ge mycket noggranna värden.

Positionsbestämning med hjälp av satellitnavigering beräknas ge mycket exakta värden vid fix-bestämning.

De uppgifter som erhållas enligt ovan kan sedan användas av datorn vid bl. a. storcirkelnavigering och dödräkning.

Styrningen kan göras betydligt exaktare med hjälp av datorn och detta bör resultera i mindre roderutslag och följaktligen mindre bunkerförbrukning eller bättre fart.

Kollisionsvarningssystemet ger navigatören ett hjälpmedel att på radarskärmen bl. a. få uppgifter om hur nära eget fartyg omgivande fartyg beräknas komma samt automatisk uppföljning av ett antal mål.

Manövrering av huvudmaskineriet från bryggan utföres även med datorns hjälp.

Vi återkommer i ett senare nummer av Salén-Nytt med en mer detaljerad teknisk beskrivning av datorerna i samband med leveransen av den första kvartsmiljon-tankern från Kockums.

SALÉN-NYTT

Box 14018
S-104 40 Stockholm 14
Tel. 08/63 55 60
Ansv. utg.: Sven H. Salén
Red.: Gösta Ekeström

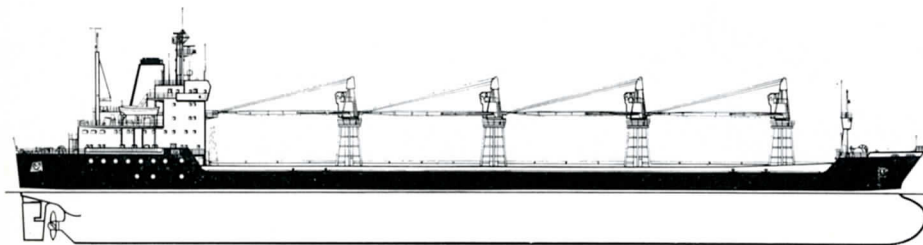
OBC-FARTYG FRÅN WEIMAR

Salénrederierna har övertagit ett kon-trakt på ett OBC-fartyg (Ore-Bulk-Container) vid Mathias-Thesen-Werft, Wis-mar.

Fartyget, som har nybyggnadsnummer 103 och kommer att levereras 1972, är ett mycket modernt bulkfartyg med ovanligt stor luckarea och kraftiga däckskranar.

Vi hänvisar i övrigt till principskissen här nedan samt till faktarutan.

Loa	176.50 m
Lpp	167.40 m
Bredd	22.86 m
Djup	14.00 m
Djupgående	10.06 m
Dödvikt	23.400 ton
Containerkap. (20 fot)	694 st.
Huvudmaskineri	MAN
Maskinstyrka	11.200 BHK
Fart fullast	16 knop
Fart containerlast	17 knop



m/s "BJÖRNÖ" SÅLD



En av rederiets trotjänare, m/s "BJÖRNÖ" om 6.050 tdw, har övergått till nya ägare. Det skedde den 18/5 i Göteborg, då fartyget efter utlossning av olja i hamnar nära Nordkap övertogs av det italienska rederiet Maritima Fluviale di Navigazione, Genua.

"BJÖRNÖ" byggdes av Rex-bolaget vid Kieler-Howaldtswerke 1955 och var ursprungligen avsedd för malm- och oljetransporter. Hon var i längd avpassad att kunna passera Hammarbyslussen i Stockholm på resa till och från Västerås med olja och malm. Liksom systerfartyget m/s "LINDÖ" var hon välkänd för trafikanterna på E 4 söderifrån mot Stockholm, då hon ofta låg i Årstaviken i väntan på öppning av Liljeholmsbron. Ända fram till 1968 var hon en ofta sedd gäst i Västerås hamn.

"BJÖRNÖ" ombyggdes 1968 till enbart tankfartyg och gick sedan i tre år på charter för Esso med laster av smörjolja, huvudsakligen från Sicilien till Nordeuropa.

m/t "Sea Spirit" i Västerås

Västerås Hamn har i dagarna slagit igen portarna för en sjöfartsutställning under mottot "Vi tar hand om Ert fartyg". Till denna hade Salénrederierna lånat ut en fartygsmodell av m/t "Sea Spirit", som med sina 121.185 tdw torde ha varit det hittills största fartyget i Västerås. Hon utgjorde något av ett blickfång under utställningen och rönt stor och berättigad uppmärksamhet.

NAMNTÄVLINGEN AVGJORD

Den i ett föregående nummer av Salén-Nytt utlysta pristävlingen bland koncernens anställda om namnförslag till de åtta kyllastfartyg, som är beställda i La Ciotat, Frankrike, har nu avgjorts. Vinnare blev matros Dan Schelin på m/s "Dagmar Salén", som med sin "SNOW"-serie vann en enhällig tävlingsjurys gillande. Så här ser Dan Schelins förslag ut i sin helhet:

SNOW FLOWER
SNOW FLAKE
SNOW LAND
SNOW STORM
SNOW DRIFT
SNOW BALL
SNOW HILL
SNOW CRYSTAL

Namnen motsvarar i hög grad tävlingsledningens intentioner i så måtto att de är internationellt gångbara, associerar direkt till fartygstypen och är lätta att uttala och hålla i minnet. Vi gratulerar Dan Schelin till vinsten och till de 1.500 kronor, som utgjorde tävlingens första och enda pris. Vi framför dessutom ett tack till alla de övriga 72 förslagsställarna till sjöss och i land, vilka sänt oss förslag till inte mindre än 120 olika namnserier.



Matros Dan Schelin, glad vinnare i namntävlingen, här ombord på m/s "Viator", som han mönstrade på efter "Dagmar Salén".

M/S "279", som beräknas vara klar för leverans på senhösten, kommer att bära namnen "SNOW FLOWER" och de två närmast följande fartygen skall heta "SNOW FLAKE" resp. "SNOW LAND".

Ny europaservice

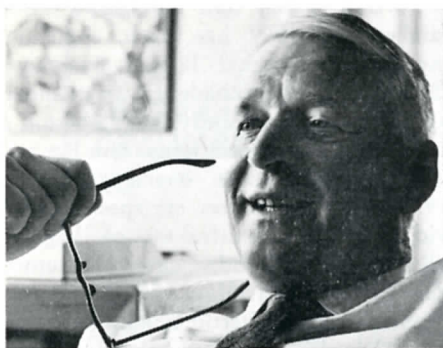
Som första båt i vår nya USWC-Europa service med Sunkist citrus lämnade m/s "Aquilon" Long Beach den 3/6 med destination Rotterdam. I likhet med vår service till Far East är lasten enhetsstuvad. Under säsong kommer per vecka tre SRS-fartyg att lasta i Long Beach, ett för Far East och två för Europa.



Sveriges Industriförbund utsände i mars en delegation till Australien under ledning av prins Bertil. HKH hade därvid tillfälle att i Melbourne avlägga besök ombord på Salénrede-

riernas m/s "Hispaniola". På bilden ses fr.v. maskinchef Gösta Råneberg, prins Bertil, kapten K-E Viebke, skeppsredare Sven H. Salén, fru Eva Salén.

VD har ordet: En sammanfattning av 1970 års verksamhet



Trots att Salénrederierna ej är ett börsnoterat bolag försöker vi ändå följa med tiden i så måtto att vi gärna vill lämna en så öppen redovisning av all verksamhet som möjligt, inte minst av det skälet att vi anser det självklart att alla som arbetar i företaget har rätt att veta hur det går.

För mig har det varit särdeles spännande att jämföra årets resultat med den prognos för verksamheten 1970, som vi arbetade med vid tiden för bolagsstämorna 1970 och som var vår första genomarbetade budget sedan uppdelning i olika rederigrupper ägt rum. Resultaten för 1970, jämförda med 1969 års, framgår av vidstående tabell. Ett försök har också gjorts att beräkna 1971 års siffror. Dessutom arbetar vi nu med en rullande femårsplan samt en slags tioårsprognos för att söka oss fram till en någorlunda riktig "rörelseriktning" för koncernen.

Som väntat blev driftresultatet för 1970 bättre än för 1969, men det är uppenbart, att utfallet i vissa avseenden är djupt otillfredsställande. Andra avsnitt har däremot gått så mycket bättre. En mycket stor anledning till båda företeelserna är den exceptionella tankmarknaden. När oljekostnaderna stiger, så som skedde 1969/70 bl.a. på grund av höga frakter, blir tankresultaten goda när man har fria båtar, medan de fasta frakttal man har blir så mycket sämre. Och detta är just vad som hänt oss 1970. Mest uppenbart i detta avseende är kyltrafikens utveckling under året. Det tar sedan en viss tid, innan man får upp frakterna för att täcka merkostnaderna.

Alldeles bortsett från det speciella med bunkerpriserna har väl den allmänna kostnadsnivån under 1970 för assurans, underhåll m.m. stigit på ett sätt som knappast har sin motsvarighet under fredstid. Någon grundad anledning att tro på en rekyl under 1971 finns ej. Uppenbart är — som ju sker i hela samhället i övrigt — att när kostnaderna stiger skall alla ha kompensation i högre löner, vilket lika uppenbart påverkar de framtida resultaten. Det står väl idag klart för oss, att det är utesluter att driva mindre fartyg under svensk flagg. Man får söka sig till kapitalkrävande specialbåtar för att kunna fortsätta. Det tycks som om sjöfartsorganisationerna är med-

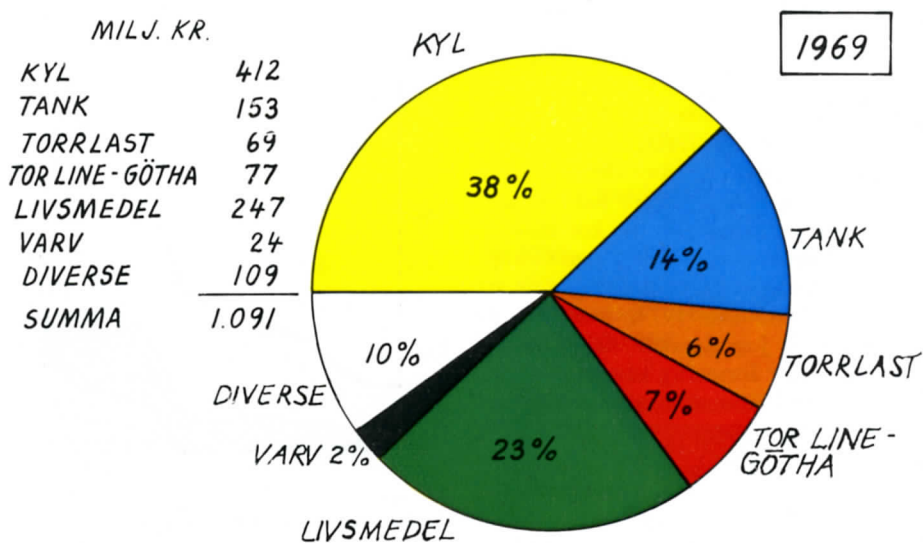
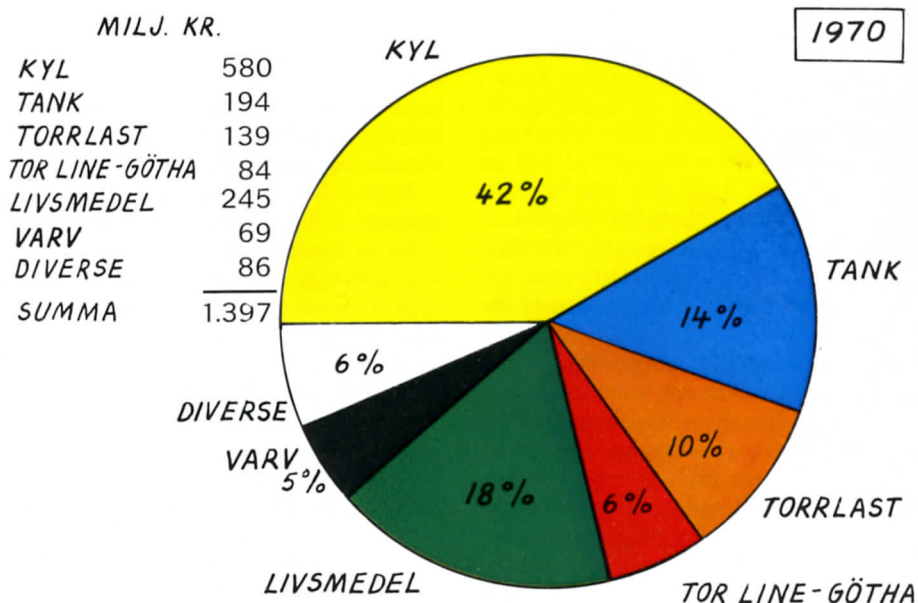
SALEN-GRUPPENS RESULTAT

Belopp i t.kr.

	1970	1969
Omsättning	1.397.424	1.091.049
Rörelseöverskott	+ 174.517	+ 148.336
Finansnetto	+ 3.505	+ 5.100
Avskrivning å fartyg, flygplan, invent., fastigh.	— 82.729	— 88.171
	+ 95.293	+ 65.265
Vinst vid försäljning av fartyg och inventarier samt ersättning vid totalförl. Extraordinära poster	+ 15.103	+ 77.648
	+ 12.780	—
	+ 123.176	+ 142.913
Avsättning till investeringsfond	— 7.824	— 57.793
Avskrivning å fartygskontrakt	— 101.723	— 66.481
Lagerreservförändring	+ 1.327	— 4.568
	+ 14.956	+ 14.071
Skatter	— 7.294	— 6.660
Redovisad vinst	7.662	7.411

I juni 1970 inköptes AB Finnboda Varf och i december 1970 Poseidon-koncernen, och dessa grupper har inräknats i 1970 års resultat.

SALENKONCERNENS OMSÄTTNING



vetna om problemen, och man kan väl skönja en förståelse för att söka sig fram till rationella lösningar med hänsyn till den framtida bemanningen och dess utbildning.

Enligt min uppfattning torde därför

tiden snart vara mogen för en totallösning av sjöpersonalproblemen som för de ombordanställdas del i första hand skulle bestå av att en längre tids tjänstgöring ombord kompenseras med en i möjligaste mån regelbunden, oftare förekommande

OMSÄTTNING 1969—1970

Belopp i t.kr.

	1970	1969
Kylrederiet	580.102	412.823
Tankrederiet	193.868	152.456
Torrlastrederiet (inkl. Poseidon-koncernen 1970)	139.892	68.600
Göteborgs-rederierna (Tor Line 75 %)	84.071	76.692
S:a Rederierna	997.933	710.571
Sven Salén AB	3.466	2.546
Banan-Kompaniet	170.300	179.040
Fruktcentralen	9.986	11.539
American Foods	13.479	—
Meropa	23.245	28.687
Ekensbergs Varv	22.944	22.086
Ekensbergs Mekaniska Verkstad	5.795	1.550
Finnboda Varf	39.822	—
Salén & Wicander	39.805	36.485
Wiklund	41.315	69.441
Salén-Morgan c:a 60 %	28.000	28.000
Övriga	1.334	1.104
	1.397.424	1.091.049

I 1970 års siffror ingår ej interna försäljningar mellan bolagen.

långledighet iland. Detta skulle troligtvis höja svenskarnas intresse att gå till sjöss och framför allt att stanna kvar i yrket. Personligen tror jag också, att en enhetsbesättning med allsidig utbildning även skulle ha större förutsättningar att "anpassas" till landjobb, när så blir aktuellt. Att ordna ledighet oftare kostar emellertid mycket pengar, och därigenom kan väl troligen detta igen endast bäras av de större och dyrare objekten.

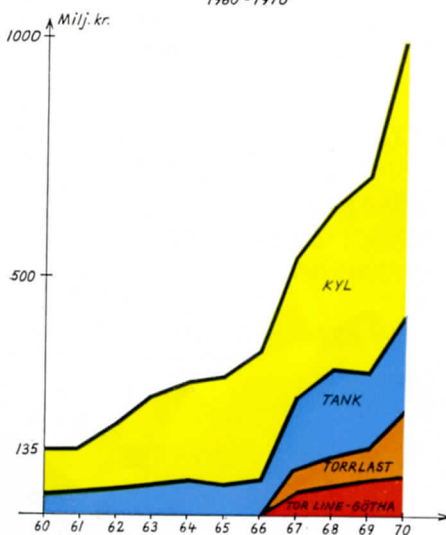
Tankrederiet har alltså lämnat ett mycket gott resultat och kommer de närmaste 3—4 åren även att leverera stora seglationsöverskott, eftersom i det närmaste hela flottan inkl. de fyra nybyggda 1971/72 avslutades till toppfrakter under hösten 1970. Egentligen är det bara två av de mindre fartygen, som nu ej har fasta kontrakt. Vi har under året inköpt ytterligare två systerfartyg till 255.000-tonnarna hos Kockums för leverans tidigt 1974 och med Kockums som delägare till 20 % i vardera. Mot vår tradition har vi kanske betalat för mycket och dessutom kontant. Man kan ej för närvarande få frakter, som klarar 12-årig avskrivning av dessa fartyg under svensk flagg. Vidare har vi tagit ett 75 %-igt intresse i en kombinerad malm/oljetanker om 265.000 ton. Gränges äger resterande 25 %. Meningen är att leverans skulle ske 1974, men det är besvärligt i Jugoslavien, där fartyget bygges, varför försening kan väntas.

Anco går bättre utan att därför fullt

klara våra avskrivnings- och räntekrav, men som nya fartyg blir allt dyrare och de äldre av konkurrenternas båtar efterhand faller bort, kan man kanske ha anledning hoppas på en tillfredsställande förbättring inom rimlig tid.

Kylrederiet har haft det svårt. Som nämnes i inledningen drabbades man svårt av bunkerpriserna, och denna kostnad gäller ju inte bara den egna flottan utan även de cirka 100-talet infraktade båtarna. Det blir stora pengar. Åtgången av direkta köp av bunkers för vår flotta var 1970 1.400.000 ton. Med en prisstegring av i genomsnitt 75 kronor per ton från december 1969 till december 1970 blir resultatet under dessa 12 månader ca 20.000.000:— sämre än väntat.

REDERIERNAS OMSÄTTNING
1960 - 1970



För första gången i vår historia räckte SRS' och kylrederiets insegling därför ej helt till avskrivningar och räntor. Även för 1971 ser det ganska dystert ut, men ljuspunkter saknas ingalunda. Infraktningar har skett under 1970 på fördelaktiga villkor över den närmaste 10-årsperioden och de nya fraktkontrakten för-

bättras, varför en omsvängning kan ske snabbt. På avdelningen nedlägges ett enormt arbete som säkerligen kommer att ge god utdelning i det längre perspektivet.

Torrlastrederiet som blev egen verksamhetsgren 1969 har varit en flitig myrstack och också lämnat överskott långt över det beräknade. En av de mera uppseendeväckande aktiviteterna bestod i att inköpa Brodinrederierna, som lämnat ett tillfredsställande överskott under 1970. Vidare inköptes ett specialfartyg vid årsskiftet, som utfraktats på lång tid till våra vänner Boliden, avsett att kunna deltaga i vintersjöfart på Norrland. Framtiden är emellertid inte alldeles ljus för torrlastrederiet. Den allmänna konjunkturavmattningen har medfört ett katastrofalt fraktfall och som kostnaderna samtidigt stiger kan det bli nog så besvärligt när nuvarande fraktkontrakt betats av.

Tor Line har givetvis också drabbats av kostnadsstegringarna. Budgeten pekade på överskott efter avskrivningar och räntor, men så blev det nu inte helt. De nya fartygen, vars egenskaper man ej helt kunde beräkna, skaffade oss betydande erfarenheter men inte kostnadsfria. Nu har emellertid trafiken nått en sådan täthet att alltför många kunder kommer till oss, då de praktiskt taget dagliga seglingarna till England och kontinenten ger dem stora fördelar. 1971 ser på papperet tillfredsställande ut.

ANTAL ANSTÄLLDA

	1969	1970
Rederierna Stockholm	1.902	2.202
Rederierna Göteborg	683	774
Livsmedel	1.139	1.083
Varv	225	741
Diverse	328	246
Totalt	4.277	5.046

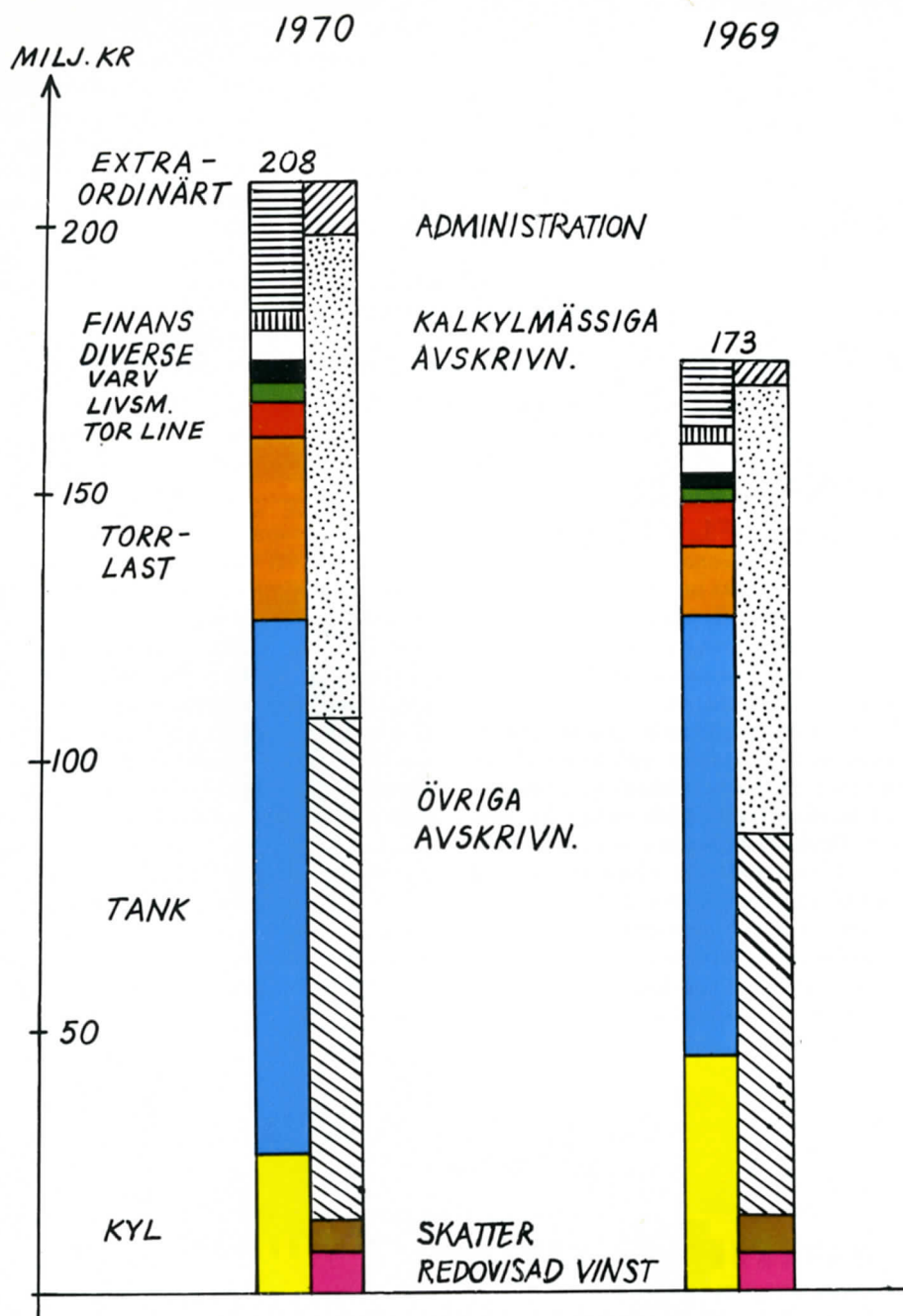
När man i maj 1971 skall skriva om vår varvsverksamhet under 1970, skymmer senare månaders uppståndelse i samband med götaverksaffären lätt det faktum, att vi gjort andra varvsaffärer under 1970. Under året slog nämligen Ekensberg och Finnboda sig samman under vårt ägande och ledarskap men med Finnboda som den centrala arbetsplatsen. Helt gnisselfritt har det väl inte gått, men resultaten motsvarar mer än väl förväntningarna och sedan även det lilla Djurgårdsvarvet förvärvats samt hyresavtal träffats rörande Beckholmsdockorna, drives verksamheten nu effektivt och beräknas i år lämna gott resultat. 1972 och 1973 bör det bli ordentliga överskott, sedan de gamla avtalen avslutats och de nya fått ekonomisk effekt.

Trots att det skrivits alltför mycket om götaverksaffären och den dessutom ej ännu är helt avslutad, skulle jag helt kortfattat vilja orientera främst våra seglande medarbetare om den approximativa storleken av affären. Götaverken med Öresundsvarvet och Sölvesborgs varv sysselsätter direkt ca 9.000 personer. För Landskrona hade det varit en katastrof, om en konkurs skulle ha inträffat.

FARTYGSFLOTTAN

	Befintligt		Beställt	
	Ant. 1000 dwt		Ant. 1000 dwt	
KYL	15	118	8	96
TANK	16	1.040	6	1.553
TORRLAST	16	217	1	67
TOR LINE	5,5	7	1	5
SUMMA	52,5	1.382	16	1.721
Befintligt + beställt tonnage = 3,103 milj. ton dwt.				

KONCERNENS VINST & FÖRLUSTRÄKNING



Ur Salénrederiernas förvaltningsberättelser för 1970

- Tankmotorfartygen "ANCO SPUR" och "ANCO SPAN" om 23.450 dwt har under året levererats från Eriksberg.
- Kontrakt har tecknats med Kockums om leverans av två turbintankfartyg om cirka 255.400 dwt vardera till två partrederier, vari Salénrederierna ingår som ägare till 80 %.
- Kontrakt har tecknats med Uljanik Shipyard i Jugoslavien om leverans av ett malm/tankfartyg om cirka 265.000 dwt till ett partrederi, i vilket Salénrederiernas andel uppgår till 75 %.
- Kontrakt har tecknats med Framnaes Mekaniske Verksted om leverans av en lastfärja å cirka 5.500 dwt.
- Två kontrakt med Chantiers Navals de la Ciotat om leverans av kylfartyg, som tidigare överlåtits till utländska beställare, har på grund av förändrade förutsättningar återgått till oförändrade priser.
- Motorfartygen "KRATOS" och "LINDÖ" om 26.000 resp. 6.000 dwt har avyttrats.
- Samtliga aktier i Finnboda Varf AB har förvärvats.
- Samtliga aktier i Rederi AB Poseidon med dotterbolaget Rederi AB Disa har förvärvats.
- Samtliga aktier i American Foods AB har förvärvats.
- Andelar förvärvats i två fraktflygplan, som under året opererats genom Cargolux International Air Lines i Luxemburg. Ett av dessa flygplan totalhavererade i december.
- Koncernens fartyg var den 1/1 1971 civil- och krigsriskförsäkrade till ett sammanlagt totalförlustvärde av kr 1.150.000.000.
- Genom domstolsutslag har en sedan 1960 pågående skadeståndsprocess avseende m/s "CORONA" (ex. m/s "Christer Salén") avgjorts.
- Preliminärt avtal har träffats med 1971 års Varvskommission om att delta i rekonstruktion av AB Göta-verken innebärande förvärv av aktiemajoriteten i nämnda bolag. Avtalet är beroende av anslutning från AB Göta-verkens nuvarande aktieägare.

Göteborg har en annan arbetskraftssituation, men tragedin skulle även där varit betydande. Omsättningen i gruppen de närmaste åren uppgår till cirka 1 miljard per år. Förlusterna under 1971—72 och delar av 1973 är beräknade att bli mycket betydande, medan delar av 1973 och 1974 torde lämna goda överskott. Bortom denna tidsgräns finns inga kontrakt. Det mottagande från de anställdas sida som vårt deltagande i affären fått, bådär emellertid gott. Samspelet mellan varvsgruppen och rederierna borde leda till goda erfarenheter för båda parter. Salén & Wicander-gruppen har under 1970 ej startat några nya anmärkningsvärda verksamheter. Resultaten av de gamla är som vanligt goda, och trots att ett flertal kostsamma långsiktiga projekt tagit stora belopp i anspråk under året är resultatet bättre än 1969. Gunclean och dess avläggare säljes runt världen med stor framgång och är f.n. gruppens mesta

och bästa inkomstkälla. Att sälja bilar däremot, även förstklassiga sådana, har inte varit lätt de senaste åren. Banankompaniet har klättrat upp ur vågdalen från 1969, även om man har långt kvar till forna tiders resultat. Konkurrenten är knivskarp och de stora kedjorna dominerar alltmera den svenska detaljhandeln och förstår att på ett skickligt sätt pressa de få kvarvarande importföretagen, varigenom marginalen blir allt tunnare.

Totalt kan Salénkoncernen, om ingenting alldeles oförutsett inträffar, emotse den närmaste 5-årsperioden med tillförsikt. Jag tänker då inte bara på att de ekonomiska resurserna förefaller lovande, utan mera på den kvalitet av medarbetare vi har.

Christer Salén

DEN 31/12 1970 SALÉNFLOTTAN

KYLFARTYGG	Byggn. år	dwt
T/S "ANTIGUA"	1960	8.100
M/S "ANTILOPE" ..	1964	8.625
M/S "ARAWAK"	1965	8.400
M/S "ARGONAUT" ..	1964	8.400
M/S "ARIEL"	1964	8.400
M/S "ATITLAN" ..	1960	8.600
M/S "ATLANTIDE" ..	1960	8.600
T/S "BALLADE"	1962	7.178
T/S "BARCAROLLE" ..	1962	7.178
T/S "BOLERO"	1962	7.178
M/S "CAYMAN" ..	1956	6.150
M/S "HISPANIOLA" ..	1956	6.150
M/S "SAN BENITO" ..	1968	8.440
M/S "SAN BLAS" ..	1967	8.440
M/S "SAN BRUNO" ..	1967	8.440
M/S "Nybyggnad" 279	1971	12.000
M/S "Nybyggnad" 280	1972	12.000
M/S "Nybyggnad" 281	1972	12.000
M/S "Nybyggnad" 282	1972	12.000
M/S "Nybyggnad" 283	1972	12.000
M/S "Nybyggnad" 284	1972	12.000
M/S "Nybyggnad" 285	1973	12.000
M/S "Nybyggnad" 286	1973	12.000

TORRLASTFARTYGG

M/S "HUSARÖ"	1961	9.230
M/S "SEGERÖ"	1962	9.280
M/S "KORSHAMN" ..	1957	12.980
M/S "KUNGSHAMN" ..	1958	9.740
M/S "VISHAMN" ..	1953	8.475
M/S "PILHAMN" ..	1956	7.720
M/S "BURGUNDIA" ..	1964	730
M/S "NORMANDIA" ..	1964	730
M/S "PARISIA"	1967	850
M/S "FRANCIA" ..	1968	850

TANKFARTYGG

T/T "DAGMAR SALEN"	1963	60.328
M/T "SEA SAGA" ..	1958	36.510
T/T "SEA SAPPHIRE"	1963	60.328
M/T "SEA SCOUT"	1957	26.025
M/T "SEA SONG"	1959	43.045
T/T "SEA SOVEREIGN"	1969	210.550
T/T "SEA SPIRIT"	1966	121.185
T/T "SEA SPRAY"	1966	121.185
T/T "SEVEN SEAS"	1967	97.550
T/T "SEVEN STARS"	1967	97.550
M/T "SVEN SALEN"	1958	42.930
T/T "Nybyggnad" 530	1971	255.400
T/T "Nybyggnad" 531	1972	255.400
T/T "Nybyggnad" 532	1972	255.400
T/T "Nybyggnad" 533	1972	255.400
T/T "Nybyggnad" 541	1974	255.400
T/T "Nybyggnad" 544	1974	255.400

MALM/TANKFARTYGG

M/S "BJÖRNÖ"	1955	6.050
M/S "FOGLARÖ" ..	1944	12.100
M/S "LEDARÖ"	1955	12.800
M/S "SINGÖ"	1962	7.176
M/S "SEA SWALLOW"	1960	38.677
M/S "Nybyggnad" 503	1974	265.000

SPECIALTANKFARTYGG

M/T "ANCO SPAN"	1970	23.450
M/T "ANCO SPUR"	1970	23.450
M/T "ANCO SPRAY"	1955	16.450
M/T "ANCO SPRING"	1958	20.453

BULKFARTYGG

M/S "BISKOPSÖ" ..	1956	20.060
M/S "BALTIC WASA"	1963	18.340
M/S "BRITISH WASA"	1969	19.150
M/S "IRISH WASA"	1959	16.045
M/S "NORDIC WASA"	1968	27.300
M/S "SCANDIC WASA"	1963	20.280
M/S "Nybyggnad" 543	1972	86.800
FÄRJOR		brt
M/S "TOR ANGLIA"	1966	7.042
M/S "TOR HOLLANDIA"	1967	7.432
M/S "Nybyggnad" 181	1973	3.950

52 fartyg
17 nybyggna

1.386.155
1.980.200
3.366.455

INKÖPSAVDEL- NINGEN FLYTTAR

Salénrederiernas inköpsavdelning jämte centralförråd flyttade den 1 april in i nya lokaler belägna Fröknoppsgratan 2, Göteborg och med postadress Box 34014, S-400 34, Göteborg 34.

Den ständigt ökande godsströmmen genom centralförrådet gjorde en flyttning från de gamla otidsenliga lokalerna i Majnabbehamnen nödvändig. Av den nyuppförda fastigheten i fyra våningar hyr Salénrederierna 3 våningar med en sammanlagd golvyta om 2.350 m², varav cirka 190 m² upplåtits till Salén & Wicander som serviceverkstad och lager. Källarplanet användes som beredskapslager av reservdelar och markplanet

PERSONALNYTT

Hrr Rolf Bergkvist och Nils Friberg har utnämnts till överingenjörer i kylresp. tankrederiet.

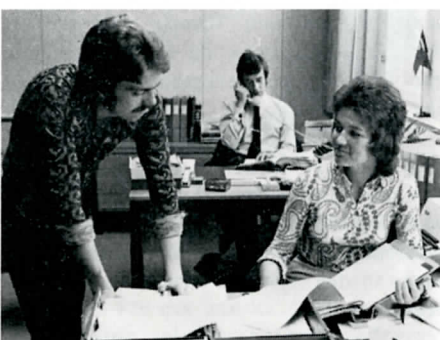
Hrr P. O. Boman och Leif Appelgren har utnämnts till biträdande direktörer.

Hr Torsten Söderström har från 1 juni anställts i Salénrederierna med placering i koncernstaben. Hr Söderström kommer närmast från SCA, Sundsvall, där han var chef för företagets ekonomiska planering och kontroll.

Hr Hans G. Forsberg har från 1 aug. anställts i Salénrederierna med placering i koncernstaben. Hr Forsberg kommer närmast från Ingenjörsvetenskapsakademien, där han varit chef för utlandssekretariatet.

Till ny redaktör för Salén-Nytt har utsetts hr Gösta Ekeström.

företäresvis som genomgångslager för allt gods, såväl reservdelar som förnödenheter, inköpta och lagrade för fartyg i väntan på skeppning. Tredje våningen upptas av papperslager och kontorsutrymmen. Sammanlagt har inköpsavdelningen och centralförrådet en personalstyrka om 24 personer. Några siffror från 1970 års verksamhet får slutligen belysa avdelningens aktiviteter. Inköpsavdelningen skrev 14.000 egna order, expeditionsavdelningen handlade 1.600 importärenden och 1.200 exportärenden. Cirka 100 ton gods sändes varje vecka ut till fartygen, företäresvis inom Europa. I hanteringen har också ingått det mesta av reservdelsinköpets cirka 10.000 order.



Överst: Det nya centralförrådet är centralt beläget i ett expanderande industriområde.
T.v.: För expeditionen svarar Dennis Blom



(sittande), Gunilla Högberg och Pelle Hellman.
T.h.: Genomgångslagret med Gunnar Hillström och C. W. Furberg.

LYCKAD INFO-TRÄFF PÅ LOVIK



Några av kursdeltagarna på skolbänken. Nedan tackar Nils Cassel för minnesgåvan. T. h. ekonomidir. Ake Lindbäck.



Helikoptrar för Försvaret genom Salén & Wicander

Salén & Wicander har nyligen tecknat kontrakt med Försvarets Materialverk om systemansvar och leverans av 7 st. helikoptrar av typ Kawasaki/Vertol 107.

Samtidigt tecknades ett avtal med Kawasaki om leverans av grundhelikoptern samt med Decca Navigator och Radar



Under sista veckan i april var 30-talet salénbefäl samlade till den andra informationsträffen på natursköna Lovik på Lidingö.

Träffen öppnades av Christer Salén, som orienterade om företagets verksamhet och senaste åtaganden. Därefter följde under de närmaste fyra dagarna föreläsningar av en rad gästföreläsare och av rederiets egen personal om P&I-försäkring, säkerhets- och bemanningsföreskrifter samt om sjöarbetstidslagen. Stor del av tiden ägnades åt information och debatt om vidareutbildning samt lämpliga åtgärder för att skapa bättre samarbete i fartygen å ena sidan samt mellan fartygen och kontoret å den andra. Intendent Paul Swahns träffsäkra påpekande gjorde stort intryck på deltagarna.

Informationsträffen avslutades med gemensam middag för sjöbefälet, gästföreläsare och rederiets representanter. Därvid överlämnade VD Sture Ödner en minnesgåva till sjöingenjör Nils Cassel som tack för lång och god tjänst inom kylrederiet.

Nästa loviksträff är avsedd att hållas 22-26/11 1971.

AB och Ostermans Aero AB om installation av omfattande elektronisk och annan utrustning. Kontraktens omfattning överstiger 50 mkr. Helikoptrarna levereras till Sverige 1972/73 med slutleverans av S&W under senare hälften av 1973.

Salén-Nytt återkommer i nästa nummer med en återblick på Salén & Wicanders verksamhet under 1970.

Chiquitatävling slut

Vårens säljartävling inom Banan-Kompaniet är slut och vinnare blev lagen i Jönköping, Uddevalla, Växjö, Malmö och Linköping. Bland ombuden segrade Nyköping och Vansbro.

Vinsterna består av studieresor till fruktodlingarna på Sicilien, Kanarieöarna och Spanien. Tröstpriser har utdelats till lagen i Helsingborg, Eskilstuna, Karlstad och Västerås.

Under tävlingstiden har BK:s bananförsäljning ökat med inte mindre än 1.900 ton.

ATLANTIDE OCH BOMBEN

Fiske med mindre vanligt redskap och ovanlig fångst presterades för en tid sedan av m/s "Atlantide" i väntan på lots utanför Brunnbuttelkoog. Fartyget hade ankrat upp, eftersom slussen inte var klar. Så kom besked att hiva och när ankaret kom över vattenytan, fick bryggan ett kort besked över walkie-talkien att det satt en bomb på ankaret!

När bryggan insett att det inte rörde sig om ett feldaterat aprilskämt, infordrades en beskrivning av "bomben". Lotsen ansåg att det rörde sig om en sjunken bomb och ville ta bort den. Men alla försök i den vägen var förgäves, eftersom flytet på ankaret hade fått ett rejält tag i den rostiga plåten. "Bomben" fick hänga kvar till andra ändan av kanalen och väckte hela tiden den allra största uppmärksamhet.



2:e styrman Staffan Jonsson tog bilden av "Atlantides" säregna fångst.

I Kiel fick mysteriet med "bomben" sin epilog, när militära experter, en del med guld upp till armbågarna, kom för att studera "Atlantides" fångst. Den bedömdes ofarlig och togs ombord i en pråm med hjälp av wirar och spel. Fartyget fortsatte sin resa och nåddes senare av meddelandet att det mystiska föremålet var varken mer eller mindre än en tysk enmansubåt från andra världskriget. Slutet gott, allting gott.



Det segrande nyköpingslaget ordnade bl. a. en festival för 800 personer från butiker inom distriktet.



TOR LINE

TOR LINES VÅRFEST

Den 14 maj samlades cirka 150 Tor Line-medarbetare till vårfest på Långe-
drags Restaurant.

Stämningen var liksom vädret på hög-
tryck redan från början. Mellan alla
sångerna hann såväl Lennart Parkfelt
som Christer Salén säga några väl valda
ord och strax efter kl 20.00 kunde "Tor
Hollandias" sköna kontur beskådas mot
kvällshorisonten.

En deltagare från varje bord ställde
upp i en tävling där det gällde att fram-
föra en given text till valfri melodi. En-
mansjuryn Göte Fallqvist fastnade för
Ulf Christianssons sköna skorr och läm-
nade generöst över tre flaskor cham-
pagne.

Brita Salenius från Resetjänsten på
Södra vägen tackade för mat och dryck
innan kalaset fortsatte till tonerna av
Wolmar Lindqvists orkester.

Helge Rådvik hyllad

Kapten Helge Rådvik, befälhavare i
Götha Line, mottog vid personalfesten
den 14 maj en guldlocka som minnes-
gåva.

Klockan överlämnades av Dir. L.
Parkfelt som uttryckte rederiets upp-
skattning över en lång och förtjänstfull
insats. Kapten Rådvik gick i pension den
30 april efter 35 års tjänst hos Rederi AB
Götha.

Ny VD i Tor-Line

Till ny VD i Tor-Line har från 17/6
utsetts Christer Salén efter Hans Laurin,
som övergår till Götaverken.

Material till Salén-Nytt

På föregående sida återger vi en bild
av m/s "Atlantide" med en tysk enmans-
ubåt från andra världskriget hängande i
ankaret. Andrestyrman Staffan Jonsson i
"Atlantide" sände oss bilden och text-
underlaget och vi tackar honom för det.

Har Du själv något i bild- eller text-
väg, som Du tror kan vara av intresse
för Salén-Nytts läsare, hör då av Dig till
redaktionen. Några honorar brukar vi
inte betala för insända bidrag, men vi
ersätter Dig givetvis för alla kostnader
för film, framkallning etc.

Salén-sport

Resultaten av 1970 års Nordiska sjö-
folksidrott föreligger nu i sin helhet kla-
ra. För Salénrederiernas del kan konstateras,
att framgångar inte saknats vare
sig i fotboll, där m/s "Arawak" belade
en hedersam sjätteplacering bland svens-
ka lag, eller i fri idrott. I stort sett får
väl dock resultaten för koncernens far-

tyg betecknas som något magrare än un-
der tidigare år, vilket bl. a. har sin na-
turliga förklaring i allt kortare ligge-
tider i hamnarna för i synnerhet kyl-
och tankfartygen.

Följande notabla resultat uppnåddes:
1) m/s "Arawak": 6:a bland svenska
fartyg och 30:e lag i Nordiska serien i
fotboll.

2) Staffan Hartzell, m/s "Korshamn":
1:a i kula, 3:a i höjd i veteranklassen.

3) Lennart Sjöstrand, m/s "San Blas":
1:a i fyrkamp, längd och höjd, 2:a på
100 m med förnämliga 12,6 sek. i yngre
oldboysklassen.

4) A. J. Kallio, m/s "Hispaniola":

2:a i kula i seniorklassen.

5) Ulf Nybom, m/s "Hispaniola":

1:a i kula i juniorklassen.

För dessa prestationer har m/s "Ara-
wak" tilldelats Handelsflottans Väl-
färdsråds diplom samt övriga Valfärds-
rådets hederspris. Lennart Sjöstrand har
dessutom tilldelats Marlboro's heders-
pris, som i likhet med övriga priser efter
hand kommer att tillställas pristagarna.
Grattis och god fortsättning!

Rederi-cupen i fotboll

I den nystartade redericupen i fotboll
har hittills följande matcher avverkats:

Sjöbefälssk.—Saléns	1—4
Broströms—Gränges	1—5
Wallenius—Johnsons	2—1
Sjöbefälssk.—Wallenius	2—4
Saléns—Johnsons	6—6

Serien är dubbel och beräknas vara
färdigspelad på senhösten.

Tennis

Värsåsongen i tennis för salénare är
slut och sommarsåsongen har tagit sin
början. Under våren har 16 spelare —
tyvärr endast en kvinnlig — disponerat 5
timmar i veckan på banorna i Haga, Al-
vik och Skytteholm. Dessutom har våra
färger med växlande framgång försvarats
i vinterns korporationsserie av två lag
bestående av Thomas Sundberg, Pelle

Pettersson, Thomas Luning, Sven Wisting
och Leif Ununger. Glädjande nog har
flera dolda talanger och nybörjare del-
tagit i vårens inomhustennis liksom i den
pågående utetennisen. Tills vidare för-
fogar vi över två morgontider och två
kvällstider på banorna i Alvik och ett
20-tal spelare deltar.

Filip Anger schackmästare

Vinterns schackturnering är ännu inte
helt färdigspelad, men redan nu står det
klart att klubbens veteran och värdera-
de ordförande tagit hem segern, om än
med knapp marginal före Gunnar John-
son. Filip tog hem 9 partier av 10 spe-
lade medan Gunnar Johnson fick bita i
gräset två gånger. Topplaceringarna kan
alltså inte rubbas, medan övriga place-
ringar tillsviðare är oklara. Salén-Nytt
återkommer i nästa nummer med den
fullständiga resultatlistan.



Filip Anger tar en dust med tvåan i årets
stockholmsmästerskap, klass 1, Bengt Eriks-
son.

Den livaktiga schackklubben har be-
slutat att försöksvis utmana ett eller ett
par av rederiets fartyg i telegramschack,
vilket rent praktiskt skulle tillgå så, att
dragen "hängs på" ordinarie telegram
som utväxlas mellan rederiet och farty-
gen. För de extra telegramkostnaderna i
samband därmed svarar rederiet.

Finns det alltså en schackklubb eller
schackspelare ombord i Ditt fartyg, in-
tresserade av en dust med rederiets
schackklubb, är det bara att sända ett
par rader till Salén-Nytt eller skicka oss
ett telegram, så hör vi av oss.

Svedel Linjen, som presenterades närmare i förra numret av Salén-Nytt, har sedan
många år tillbaka hållit regelbundna agentmöten omväxlande i Stockholm, Paris eller
i någon av de nordeuropeiska hamnstäder, som berörs av linjens verksamhet.

I april hölls ett sådant agentmöte i Addis Abeba under fyra dagar och i närvaro av
representanter från 16 länder. Salénrederierna företrädades därvid av hrr Lennart
Parkfelt, Charles Fletcher och Arne Sandevärn, som tillsammans med rederiets
franska partners, Societe Navale Chargeurs Delmas Vieljeux, med linjens agenter
behandlade aktuella linje frågor och gemensamma problem av betydelse för linjens
drift och fortsatta utveckling.

Vi visar härnadan en bild från konferensen med hr Parkfeldt t.v. och hr Fletcher
som femte delegat fr.v.

