



SALÉN NYTT

NR 3 - JUNI 1972 - ÄRG. 5

Fjärde 255.000-tonnaren levereras

Det fjärde av sex högautomatiserade tankfartyg om 255.350 tdw, som Saléns har i beställning hos Kockums, döptes den 23 maj till "Sea Splendour" av Mrs Millie Gresham, maka till verkställande direktören David Gresham i BP Tanker Co. Ltd., som chartrat fartyget på tre år till frakten \$ 3.70 per lastton och månad. Den 1 juni avgick fartyget på provtur och leveransen till BP beräknades ske drygt en vecka senare.

Vid dopet representerades rederiet av koncernchefen Sture Ödner, Sven H Salén, Gunnar Björkbom och Hans Alsén. Varvet representerades av bankdirektör Lars-Erik Thunholm och varvschefen Nils-Hugo Hallenborg.

De två återstående tankfartygen i serien kommer att levereras i slutet av 1973 och i början av 1974, samma år som produktionen av den första av de tre 348.000-tonnarna, som Saléns beställt vid Kockums, tar sin början.



Gudmodern, Mrs Millie Gresham, får hjälp med champagneflaskan av Nils-Hugo Hallenborg, chef för Kockums varv. Tv Mr Gresham.

Befälhavare på "Sea Splendour" är K I M Andersson, maskinchef L Severin samt ekonomiföreståndare A Henriksson och B Kvist.



"Sea Splendour" vid Kockums utrustningskaj

Ur Innehållet	sid
"Sea Splendour" levereras	1
Tankbeställningar hos Kockums och Götaverken	2
"Hasselö" undgick skrotdöden	2
VD har ordet — en återblick på det gångna verksamhetsåret	3—5
Salenflottan per 31/5 1972	6
Hans Laurin om Götaverken: Resultatförbättringar på väg	7—8
Pensionärer hyllade på Lovik	9
"Tor Belgia" har övertagits	10
Kurs för motionsledare	11
"Nya" Finnboda invigs 27/6	11
Klaveness hit för fotbollsrevansch	12

"Snow Land" inför leverans

De båda kylfartygen "Snow Land" och "Snow Storm" namnges den 17 juni i La Ciotat och samtidigt är leveransen till rederiet av det förstnämnda fartyget beräknad att ske.

I slutet av oktober torde det vara dags för leverans av "Snow Storm".

"Snow Flower" lastade som första SNOW-fartyg den 4—5 juni i Long Beach full last av pallettiserad citrus för Sunkist för destination kontinenthamnarna.

"Snow Land" planeras att göra sin jungfruresa till Long Beach för att där likaledes ta in full last av citrus för Sunkist att lossas i kontinenthamnarna.

Tankbeställningar hos Kockums och Götaverken

Som meddelades i förra numret av Salén-Nytt har rederiet beställt två 348.000 tons tankfartyg vid Kockums med optionsrätt för ytterligare två. Den ena optionsrätten har nu utnyttjats av Saléns medan den andra överlåts på en utländsk intressent, som också placerat en formell beställning vid varvet. De tre fartygen skall ägas av ett partrederi, i vilket Saléns har 62 %, Kockum-gruppen 21 % och Transatlantic 17 %. Befraktningen av samtliga fyra fartyg skall handhas av Saléns.

Götaverken har erhållit en beställning om sammanlagt 12 st tankfartyg om 138.000 tdw för leverans april/maj 1974 – slutet 1975, varav 6 för räkning ett utländskt konsortium och resterande 6 för Rederi AB Zenits/Saléns räkning. Förhandlingar pågår och eventuellt kan ytterligare ett antal redare tänkas ingå i denna senare grupp av beställare.

Fartygen skall byggas vid Arendals-varvet, som har den idealiska produktionsapparaten för denna storlek av tankfartyg. Men fartygen är också valda i storlek med tanke på marknadsbedömningar. De kommer t ex att kunna gå in i Östersjön, de passar för Medelhavet och för USA:s hamnar.

Samtliga 12 fartyg skall ingå i en befракtningspool, som administreras av Salénrederierna.

349.000-tonnarna från Kockums kostar vardera cirka 250 milj kr medan de tolv 138.000-tonnarna tillsammans kostar mellan 1,3 och 1,4 miljarder kr.

Roland Svensson om "Sea Serpent" i P 1

Salénrederiernas personal var en av de sista dagarna i maj samlad till informationsträff, varvid koncernchefen Sture Ödner orienterade om det gångna verksamhetsåret och berörde även företagets planering och utveckling under de närmast kommande åren.

I samband med träffen berättade konstnären Roland Svensson och visade färgbilder från den resa, som han för en tid sedan gjorde med t/t "Sea Serpent" till Persiska Viken. Framträdandet blev synnerligen uppskattat och gav mersmak, som i någon mån kan stillas den 12 och 13 juni, då Roland under en halvtimme varje kväll mellan 21.05 och 21.30 berättar om samma resa i radions program ett. Han kallar programavsnittet "Från havet" och kommer att återge spridda delar av samtal med besättningsmän ombord samt egna intryck.



40 på Svedel-linjens agentmöte

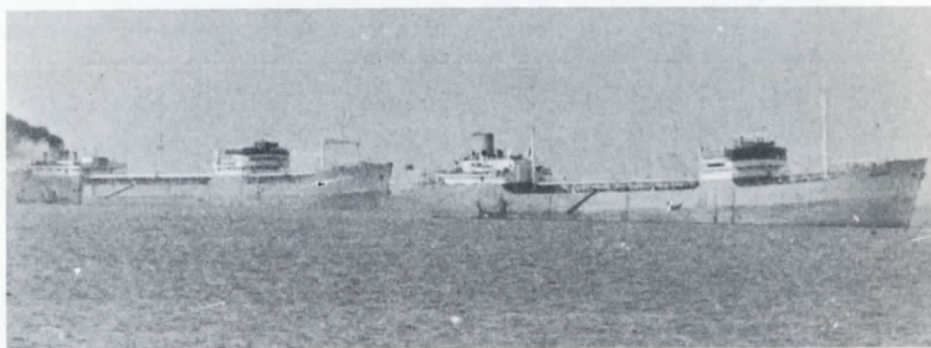


Svedel-linjen har hållit sitt årliga agentmöte, denna gång i Stockholm under tiden 30 maj – 2 juni med ett 40-tal deltagare. Den stora bilden togs under de allmänna förhandlingarna med samtliga agenter och representanter för ägaresidan närvarande. Från höger ses J Aumont, som är verkställande direktör i Svedel-linjen, (för Delmas Vieljeux-sidan) Clarence Dybeck, Charles Fletcher, som också är verkställande direktör i linjen (för Salénsidan), Sven H Salén, Tristan Vieljeux, H Bouscasse, Nils Hammar och Arne Sandevärn.



På den lilla bilden gör O A Dualeh från Mogadiscio ett inlägg medan A Thabet från linjens agenter i Hodeidah intresserat lyssnar.

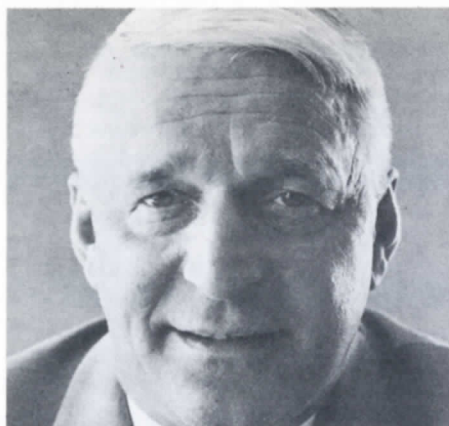
"Hasselö" undgick skrotdöden i Kina



M/S "Hasselö", byggd 1939 som tankfartyg vid Götaverken för Transoil, såldes 1967 till kinesiska köpare för nedskrotning. Hon avgick den 24 aug från Singapore till slutdestinationen Shanghai – trodde man. Det har nu visat sig, att fartyget undgick skrotdöden och att hon som bäst seglar i kinesisk kustfart. En anställd ombord i ett av våra fartyg tog bilden på "Hasselö" för någon månad sedan i närheten av Shanghai. Fartyget till höger är också intressant, det uppges nämligen vara f d Broströms-båten "Tankland", även den numera under kinesisk flagg.

*

Apropå "Hasselö" läser vi i SST om ett annat f d Rexfartyg, "Tyreso", som 1949 av Svenska Lloyd såldes till Rex och såldes vidare 1955 till ett rederi ägt av Wallen & Co., Hong Kong. Dessa var praktiska och sparsamma herrar och nöjde sig med att stryka prickarna över ö, varefter hon som "Tyreso" gick i kinesisk kustfart. Sedermera bytte hon åter ägare och gick under namnet "Lucky Fortune" i indonesisk kustfart.



VD har ordet

Staplarna blir högre och högre

Det är klart att 1971 var ett framgångsrikt år. Det var också ett arbetsamt år. Efter tvekan tog vi på oss ansvaret för den framtida driften av den bankruttmässiga Götaverks-koncernen. Detta medförde bland annat att den totala personal, för vilken vi nu har ansvaret, ökade våldsamt. Vidare tvingades vi ut ur den relativa och enligt min mening tillfredsställande anonymitet Salén-koncernen hittills åtnjutit.

Emellertid tycker jag det visat sig att samma principer som lett vårt handlande i det mindre observerade förgångna håller även nu i det svårare läge vi onekligen kommit i genom övertagandet av ett stort förlustföretag. Vad jag närmast syftar på är den arbetsamhet som alltid präglat våra medarbetare och deras vilja att lyckas med sina uppgifter oavsett personliga uppoffringar.

Vår bedömning mot slutet av 1970 att man hade att emotse en svacka i **tankmarknaden** visade sig riktig. Vi är idag glada att ha våra tankbåtar bortfraktade upp till 1974/1975 och som framgår av detaljredovisningen för 1971 och prognoserna för de närmaste 5 åren skaffar tankvinsterna oss det nödvändiga kapitalet för att bättre kunna planera för framtiden. Sedan årsskiftet har vi som bekant beställt 3 stora tankfartyg hos Kockums – vart och ett på inte mindre än 348.000 ton. Kockum-gruppen är delägare i dessa till 21 % och Transatlantic till 17 %. Samarbetet med våra partners har varit långt och gott. Vi tror att den nya gemensamma satsningen också är riktig.

Hur länge dagens dåliga tankmarknad skall fortsätta vet ingen. Skulle man tro på diverse olyckskorpar blir det aldrig bättre. Enligt den statistik som uppvisas ligger det viss sanning i de dåliga prognoserna. Å andra sidan har de sett likadana ut i varje svacka under de senaste 25 åren! Världens energibehov är stort och olja är inom överskådlig tid ett av de

nödvändigaste medlen att tillgodose detta. För vår del anser vi det lämpligt och kan dessutom tack vare vår finansiella ställning kosta på oss att rusta oss under nuvarande lågkonjunktur för nästa uppgång.

I 1971 års översikt antyddes för **kylrederiet** att "ljuspunkter icke saknades" Det har visat sig att dessa funderingar icke var obefogade. Utvecklingen gick som kylexperterna förutsett och man kan nu emotse de närmaste åren med tillförsikt. Ett problem är att trots att marknaden radikalt förbättrats är kostnadsstegringarna sådana att nya fartyg ej kan byggas till dagens frakter. Det är de existerande fartygen med historiska värden som ger överskott, men flottan måste efterhand förnyas och detta ger anledning till oro. Olika stödåtgärder sätts in i andra länder och protektionismen ökar vilket ytterligare försvårar läget för vår del. Emellertid tror vi, att de framgångar vi vunnit på lasthanteringssidan, vilka bidragit till att nya långa avtal erhållits, skall ge oss det nödvändiga förspänget för att vi ej skall behöva uppgå vår paradgren.

Torrlastrederiets marknad är fortfarande besvärlig och kommer väl att så förbli

ANSTÄLLDA I SALEN-KONCERNEN 1970 – 71.

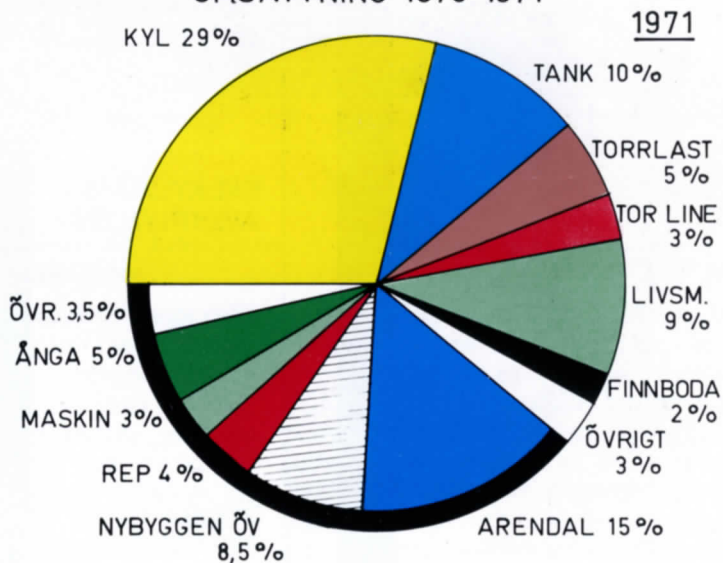
	1970	1971
STOCKHOLMSREDERIERNA	2.175	2.300
TOR LINE	774	665
LIVSMEDELSSEKTORN	1.071	1.025
FINNBODA VARF	741	691
ÖVRIGT	286	268
	5.047	4.949
GÖTAVERKEN-GRUPPEN	—	9.956
	5.047	14.905

ett bra tag framåt. Ett av bekymren för torrlastsidan är det alltmera markerade intresset från öststatshåll att ta alla sina egna laster och så mycket som möjligt av vad som i övrigt bjuds på marknaden. Ett speciellt problem är det också med fartyg under svensk flagg, när man idag kan tidsbefrakta bl a grekiska fartyg till en hyra som är lägre än våra dagskostnader före amorteringar och räntor. Med hänsyn till att investeringarna på torrlastsidan har varit betydligt mindre än inom övriga rederisektorer har resultatet sett i det ljuset ändå varit minst sagt tillfredsställande.

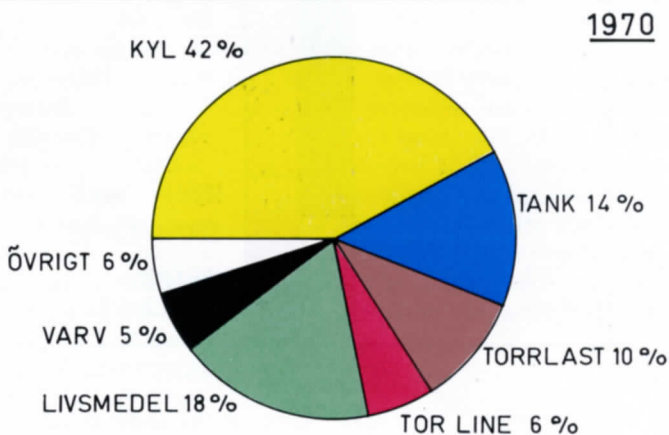
forts sid 4

SALÉN-KONCERNENS
OMSÄTTNING 1970-1971

KYL	748
TANK	249
TORRL.	134
TOR L.	75% 86
LIVSM.	233
FINNB.	54
ÖVR.	81
	1585
AREND.	379
ÖVNYB.	223
REP	108
MASK.	68
ÅNGA	140
ÖVR.	93
	1011
	2596



KYL	580
TANK	194
TORRL.	140
TOR L.	81
LIVSM.	245
FINNB.	68
ÖVR.	89
	1397



Tor Line fick släppa sin chef till Götaverken, men rederiet fortsätter sin frammarsch. Vi får nu tackning för alla kostnader efter ett antal magra år. Linjen tarvar emellertid ständiga investeringar och är mycket personalkrävande. Om inte alltför många konkurrenter kommer in i bilden, kan man dock hoppas på ett fortsatt hyfsat resultat de närmaste åren.

Varvsverksamheten. Mycket – kanske alltför mycket – har skrivits under det senaste året om Götaverken. Låt mig säga att vi från början var på det klara med att krafttag fordrades för att få igång det gnisslande maskineriet. Men att oredan och bekymren var så stora som visade sig vara fallet kunde vi ej förutse. Dock kan man säga att just därför fanns det mycket

att förbättra. Förlusterna var stora 1971 och blir det likaså 1972, men det arbete som varvet under den nya ledningen nedlägger inger respekt. Nya åtgärder vidtages dagligen och vi hoppas att snart tillhandahålla ett effektivt företag som försvarar sin existens. De senaste veckornas aktiviteter tyder på att sysselsättningen fram till slutet av 1975 borde vara säkrad, vilket skapar rådrum för den framtida planeringen. I övrigt hänvisas till Hans Laurins artikel i Götaverkens personaltidning. Här skall endast tilläggas att de erfarenheter vi under året haft med avseende på samarbetet med för oss förut helt okända personer och av kontakter i personalavseende med okända problemställningar har varit enbart goda. Dessa personer är besjälade av samma mål som

SALÉNKKONCERNENS OMSÄTTNING 1971

MILJONER KRONOR	1971	1970
SALÉN REEFER SERVICES	747,8	580,1
TANKREDERIET	248,9	193,9
TORRLASTREDERIET	133,6	139,9
TOR LINE (75 %) + GÖTHA	86,7	80,8
SUMMA REDERIENA	1.217,0	994,7
AB BANANKOMPANIET	167,0	170,3
AB FRUKTCENTRALEN	5,1	10,0
AMERICAN FOODS AB	14,9	13,5
AB MEROPA	20,7	23,2
SALÉN MORGAN (60%)	20,6	28,0
SUMMA LIVSMEDELSRÖRELSEN	228,3	245,0
AB FINNBODA VARF (INKL. ÄLVSBYVERKEN)	48,8	39,8
AB EKENBERGS VARV	—	22,9
EKENBERGS MEK VERKSTADS AB	5,0	5,8
SUMMA VARVS- OCH VERKSTADSRÖRELSEN	53,8	68,5
SALÉN & WICANDER AB	44,5	39,8
AB A. WIKLUND	24,1	27,0
JONNIE DAHLSTRÖM AB	—	14,3
SVEN SALÉN AB	3,0	3,5
CARGOLUX (33 %)	7,7	—
ÖVRIGA BOLAG	1,9	4,6
SUMMA SALÉNKKONCERNEN, EXKL. GÖTAVERKEN	1.580,3	1.397,4
GÖTAVERKSGRUPPEN	1.011,4	—
SUMMA SALÉNKKONCERNEN	2.591,7	—

Intern försäljning mellan bolagen är eliminerad

vi själva, nämligen att göra ett bra företag av Götaverks-koncernen.

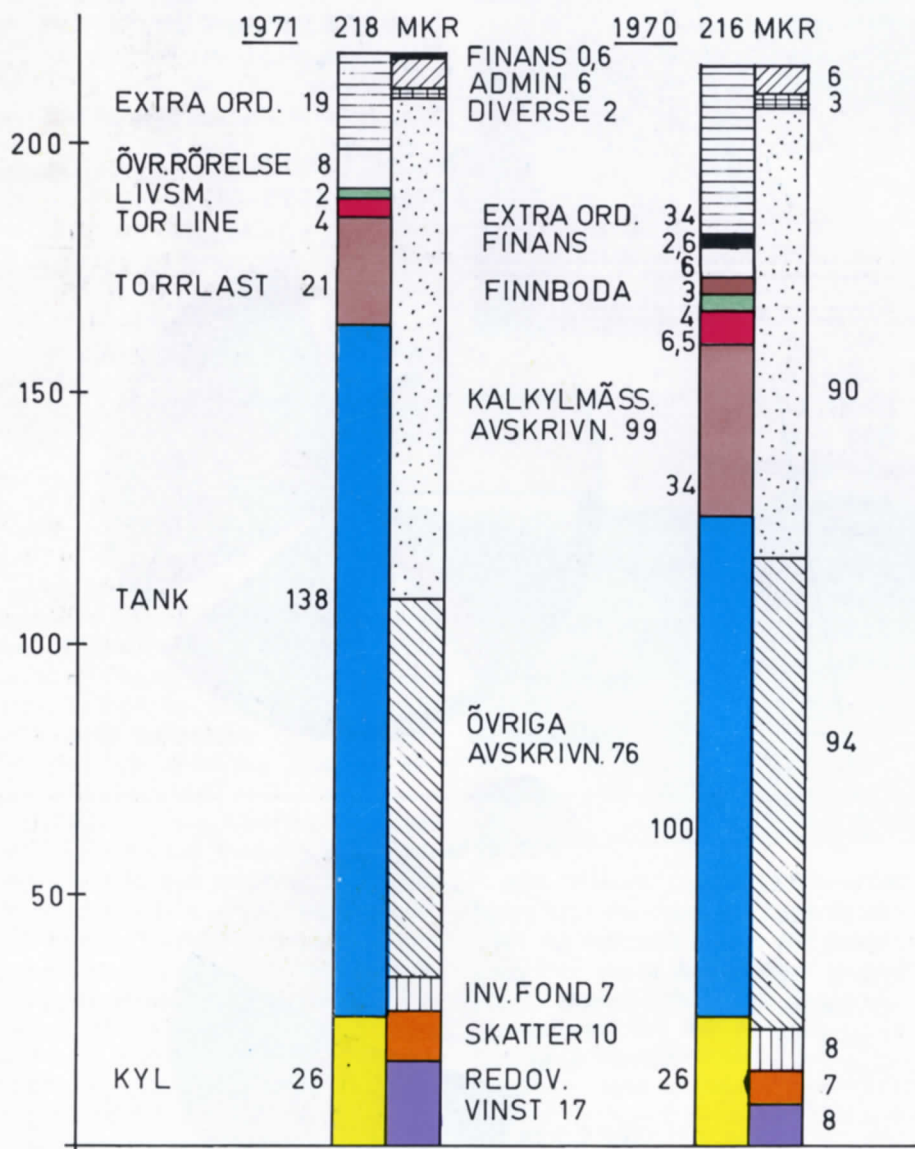
Finnboda/Ekensbergs sammanslagna varvsrörelse är nu snart färdigetableerad på Finnbodas gamla mark. Mer än 20 milj kronor kostar kalaset att få de gamla slitna verkstäderna i ordning, men när industriministern i slutet av juni inviger det nya Finnboda kan Sven Johansson vara stolt över sitt nya varv. Här pågår nu en för Sverige unik verksamhet, nämligen byggandet av oljeborrplattformar som inom kort avsevärt kommer att påverka Stockholms silhuett. Sysselsättningen är tryggad t o m större delen av 1973 och resultatet 1971, som uppnått samtidigt som varvet byggts om, är imponerande.

Finnboda har också fått ta hand om Sölvesborgsvarvet. Medarbetarna tycks särdeles dugliga men då de tidigare tillhandahållna verkstäderna och verktygen tillhörde en gångens tid var det sannerligen svårt att få lönsamhet på rörelsen. Stora kostnader nedläggs nu av stat, kommun och av oss själva för att sätta varvet på fötter.

Under 1971 slutfördes förhandlingar med Rederiaktiebolaget Nordstjärnan om samgående mellan de båda företagens **fruktbolag**. Det hade länge stått klart att, efter att allt flera av de gamla fruktunderna anslutit sig till de stora kedjeföretagen, marknaden helt enkelt var för liten för både Sandén-gruppen och Banan-Kompaniet. Resultatet för 1971 är för BK:s del svåröverskådligt, eftersom mot slutet av året överföringar av verksamheten till det nya SABA hade påbörjats.

Det finns redan god anledning tro att det fattade beslutet om samgåendet var riktigt. Men det är ändå med ett visst vemod man ser att det företag, Banan-Kompaniet, som var plattformen för vår idag stora verksamhet, förändrar namn

SALÉNKKONCERNENS VINST & FÖRLUSTRÄKNING 1970-71 (EXKL. GÖTAVERKEN)



I "övrig rörelse" ingår bl a Salén & Wicander-gruppen. Sven Salén AB och flygverksamheten. De extraordinära intäkterna härrör sig väsentligen från fartygsförsäljningar.

och ej längre mer än till 50 % tillhör Salén-gruppen. Vi vet att den stora lojalitet BK:s personal alltid visat kommer att bli en stor tillgång i det nya företaget, även om steget som sagt var känslomässigt smärtsamt att ta.

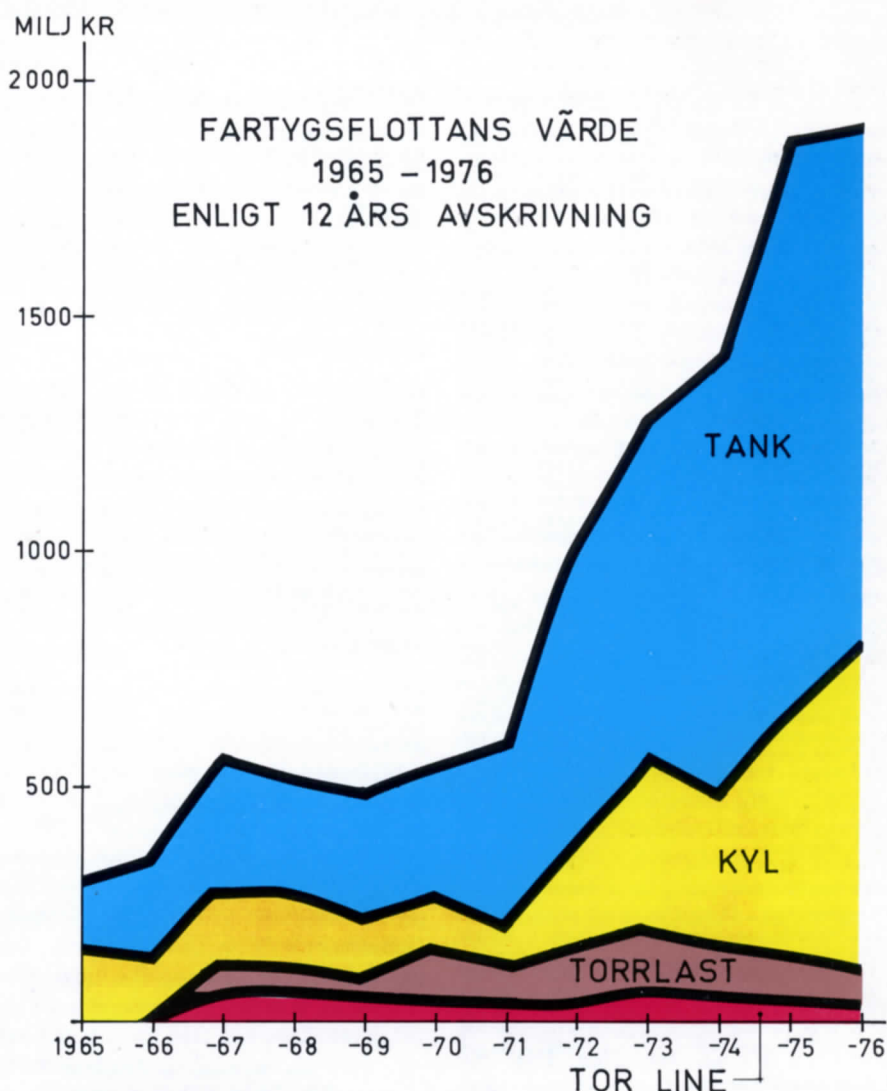
Salén & Wicanders utveckling går vidare. Företagsgruppen har nu etablerade verksamheter som ger god utdelning samtidigt som man spanar in nya områden. En del av dessa förväntas ge utdelning först på mycket lång sikt och är därför till sin natur kostnadskrävande i inledningen. Vinstutvecklingen i företaget totalt är emellertid sådan att man med tillförsikt kan se framtiden an.

Sven Salén AB har – vid sidan av en fortsatt god och lönsam verksamhet i Sverige – nu också skaffat sig ett kontor i London som fått en flygande start. Det torde vara på sin plats att här påpeka att detta kontor icke som någon misstänkt innebär att Saléns håller på att flytta utomlands. Saken är den, att flera med oss samarbetande rederiföretag tycks uppskatta vårt rederikunnande och vi kommer i London att sköta ett antal fartyg för sådana vänner. Dessutom är London platsen för en mycket stor del av världens sjöfartsaffärer, varför det tycks utomordentligt lämpligt att ha ett vakande öga på platsen.

Staplarna blir som sagt i inledningen högre och högre och samtidigt ökar ansvaret eftersom allt flera familjer är beroende av företaget för sin utkomst.

Vår verksamhet bygger på övertygelsen att arbetsamma och dugliga människor med tillgång till rätta verktyg krävs på alla nivåer för att skapa framgång åt ett företag – och åt landet. Erfarenheten stöder denna tro. Den förnämsta uppgiften för vår företagsledning måste därför vara att finna medarbetare med de rätta egenskaperna och att ge dem möjlighet att göra sitt bästa.

En företagsledare måste emellertid idag stämmas till eftertanke av olika



Med flottans värde menas här kalkylvärdet = anskaffningsvärdet av fartygen minskat med en tolfedel per år.

tidens tecken. En del uppåtsträvande politiker med tvivelaktig insikt i ämnet skapar allmän olust genom att utslunga allmänna angrepp på företag och individer i företag, detta för att nå förväntade politiska befattningar. Samtidigt som detta sker och samtidigt som diverse offentliga befattningshavare i kraft av sina ämbeten finner sig kompetenta att centralt styra snart sagt varje slags företag, så förklaras det från auktoritativt politiskt håll, att företagsledare inte bör yttra sig om utvecklingen i det land de verkar i – och hoppas bidra till att utveckla.

Om detta kan man säga dels att det ter sig som en sällsam och verklighetsfrämmande tanke att landet skulle bättre gagnas av att grupper och enskilda ägnar sig åt att angripa och nedslå varandra istället för att med samlade krafter söka föra utvecklingen vidare, dels att man oftast finner, när man talar med arbetare i "vingården", att de är utomordentligt på det klara med att den bästa framtidsgarantin är företag som har bärkraft att fortleva och betala goda löner. Ytterst få föredrar centrala understöd.

Trots ovanstående något pessimistiska känslorörelser vill jag dock framhålla att vi har stark tro på företagets framtid. Vi har en osedvanligt duglig medarbetarskara som förefaller känna stolthet att delta i uppbyggandet av sitt företag. Denna vår framtidstro avspeglas i att vi just när denna artikel skrives engagerat oss ytterligare i och kring Götaverken och vår redan stora tankrörelse.

Dessa beställningar medför naturligtvis ytterligare behov av sjögående personal. Vi har de senaste åren haft allt större anledning sysselsätta oss just med denna personals problem. Det tycks som om man nu generellt är ense om att skaffa en bättre utbildning. Vi söker även på olika vägar skaffa oss en närmare kontakt med sjöfolket och även för dem skapa en känsla att de deltar mera personligt i företagsdriften än vad som hittills varit brukligt.

Hans Salén

Fartygsflottans värde per den 31.12.1971 (1970)					
Befintliga fartyg					
	Marknadsvärde	Kalkylvärde	Bokfört värde		
Kyl	151 (196)	90 (112)	14 (14)		
Tank	720 (800)	371 (281)	147 (84)		
Torrlast	106 (146)	79 (91)	34 (40)		
Tor Line	57 (63)	40 (46)	15 (21)		
Summa	1.034 (1.205)	580 (530)	210 (159)		
Beställda fartyg					
	Marknadsvärde	Anskaffn. värde	Bokfört värde		
Kyl	440 (440)	332 (332)	264 (292)		
Tank	656 (1.074)	610 (831)	446 (692)		
Torrlast	83 (60)	87 (50)	61 (25)		
Tor Line	25 (27)	27 (27)	27 (27)		
Summa	1.204 (1.610)	1.056 (1.250)	798 (1.036)		
Totalt					
	Marknadsvärde	2.238 (2.806)			
	Bokfört värde	1.008 (1.196)			
	Dold reserv	1.230 (1.610)			

Salénflottan den 31/5 1972

KYLLASTFARTYG	Byggn- år	Tdw.	Kbft
T/S "ANTIGUA"	1960	8,100	335,000
M/S "ANTILOPE"	1964	8,625	371,000
M/S "ARAWAK"	1965	8,500	374,000
M/S "ARGONAUT"	1964	8,400	375,000
M/S "ARIEL"	1964	8,400	375,000
M/S "ATITLAN"	1961	8,600	361,000
M/S "ATLANTIDE"	1960	8,600	360,000
T/S "BALLADE"	1962	7,128	268,000
T/S "BARCAROLLE"	1962	7,128	268,000
T/S "BOLERO"	1961	7,128	267,000
M/S "SAN BENITO"	1968	8,440	408,000
M/S "SAN BLAS"	1967	8,440	408,000
M/S "SAN BRUNO"	1967	8,440	408,000
M/S "SNOW FLOWER"	1972	12,580	612,000
M/S "SNOW FLAKE"	1972	12,580	612,000

I beställning:

M/S "SNOW LAND"	1972	12,580	612,000
M/S "SNOW STORM"	1972	12,580	612,000
M/S "SNOW DRIFT"	1972	12,580	612,000
M/S "SNOW BALL"	1972	12,580	612,000
M/S "SNOW HILL"	1973	12,580	612,000
M/S "SNOW CRYSTAL"	1973	12,580	612,000

Totalt 21 kyllastfartyg om 206.469 tdw och 9.475.000 kbft.

TANKFARTYG	Byggn- år	Tdw.
T/T "DAGMAR SALÉN"	1963	60,328
M/T "SEA SAGA"	1958	36,510
T/T "SEA SAPPHIRE"	1963	60,328
M/T "SEA SONG"	1969	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 SALÉN"	1958	42,930
T/T "SEA SERPENT"	1972	255,350
T/T "SEA SWAN"	1972	255,350
T/T "SEA SOLDIER"	1972	255,350
M/S "SEA SWALLOW"	1960	38,675

I beställning:

M/S "NEWBUILDING 303"	1974	265,000
T/T "SEA SPLENDOR"	1972	255,350
T/T "NEWBUILDING 541"	1974	255,350
T/T "NEWBUILDING 544"	1974	255,350
T/T "NEWBUILDING 546"	1974	348,200
T/T "NEWBUILDING 547"	1975	348,200
T/T "NEWBUILDING 548"	1975	348,200

SPECIALTANKFARTYG

M/T "ANCO SPRING"	1958	20,453
M/T "ANCO SPAN"	1970	23,450
M/T "ANCO SPUR"	1970	23,450

Totalt 24 tankfartyg om 3.838.889 tdw.

BULKFARTYG	Byggn- år	Tdw.
M/S "BALTIC WASA"	1963	18,340
M/S "BRITISH WASA"	1969	19,190
M/S "BISKOPSÖ"	1956	20,060
M/S "IRISH WASA"	1959	16,070
M/S "NORDIC WASA"	1968	27,300
M/S "SCANDIC WASA"	1963	20,280
M/S "SCOTTISH WASA"	1961	15,912
M/S "PACIFIC WASA"	1972	68,500

I beställning:

M/S "NEWBUILDING 103"	1972	23,500
-----------------------	------	--------

MALM/TANK-FARTYG

M/S "FOGLARÖ"	1945	12,770
M/S "LEDARÖ"	1955	12,800
M/S "SINGÖ"	1962	7,290

TORRLASTFARTYG

M/S "HUSARÖ"	1961	9,230
M/S "SEGERÖ"	1962	9,280
M/S "TOR BURGUNDIA"	1964	730
M/S "TOR FRANCIA"	1968	850
M/S "TOR NORMANDIA"	1964	730
M/S "TOR PARISIA"	1967	850

LINJEFARTYG

M/S "KORSHAMN"	1957	12,980
M/S "KUNGSHAMN"	1958	9,740
M/S "VISHAMN"	1953	8,475
M/S "PILHAMN"	1956	7,720

Totalt 22 torrlastfartyg om 319.437 tdw.

RO/RO- OCH PASSAGERARFÄRJOR	Byggn- år	Tdw
-----------------------------	--------------	-----

M/S "TOR ANGLIA"	1966	2,500
M/S "TOR HOLLANDIA"	1967	2,290

I beställning:

M/S "NEWBUILDING 181"	1973	5,500
-----------------------	------	-------

Totalt 3 färjor om 10.290 tdw.

Hela Salén-flottan omfattar 70 fartyg om 4.376.960 tdw.

Anm: "Sea Serpent" ägs av Rederi AB Strim. Följande fartyg ägs till angivna procentsatser av Saléns:

"Sea Soldier" 70 %, Nyb 541 och 544 80 %, Nyb 303 75 %, Nyb 546, 547, 548 62 %, "Tor Anglia" 75 %, Tor Hollandia" 75 %.

Till ekonomichef för Salén Reefer Services AB har utsetts Åke Markeland, som i samband med Saléns förvärv av Brodinrederierna kom till SRS' ekonomiavdelning.



I Salén & Wicanders styrelse har invalts professorerna Sven Brohult och Andreas Ådahl



Till chef för A/B Nya Sölvesborgs Varv har utsetts överingenjör Nils Wennerström, som närmast kommer från Wärtsilä Åbo-varv, där han var utrustningschef.



STOCKHOLMSREDERIERNAS RESULTAT FÖRSTA TERTIALET 1972 OCH 1971 (MILJONER KR)

	1/1 - 30/4 1972	1971
KYLREDERIET INKL. SRS	18,1	8,5
TANKREDERIET	66,2	31,1
TORRLASTREDERIET	5,0	9,1
	89,3	48,7
CENTRAL ADMINISTRATION	-2,7	-2,1
FINANSNETTO	-1,5	-1,4
FARTYGSFÖRSÄLJNING	+3,9	—
ÖVRIGT	+1,7	-0,9
ÖVERSKOTT	90,7	44,3

*

Personnytt

Till ledamot av styrelsen för Salénrederierna AB har utsetts bankdirektör Peder Bonde.



Sture Ödner har efterträtt Lennart Parkfeldt som ordförande i styrelsen för Tor Line AB.

62 milj. bättre resultat än väntat för Götaverken

Ur senaste numret av Götaverkens tidning "Skeppsbyggaren" återger vi här valda stycken ur verkställande direktörens, Hans Laurin, återblick på det gångna verksamhetsåret för Götaverken-koncernen.

Resultatförbättringar på väg

Bokslutet för 1971 föreligger nu. Det är glädjande att kunna konstatera att klara förbättringar är på väg.

Nettoförlusten blev 73.000.000 kr efter redarnas bidrag med 52.000.000 kr. Förbättringen blev sålunda 62.000.000 kr. Härav svarar rörelseresultatet för 37.000.000 kr och finanssidan för 25.000.000 kr.



Hans Laurin

Arendal

På GVA är förlusterna störst, men därmed också de framtida förbättringsmöjligheterna. Mycket av det som görs kommer emellertid att ge effekt först längre fram. En stor omorganisation av hela varvets sätt att fungera påbörjades redan i höstas och är snart genomförd. Den har bl a inneburit stora förstärkningar av planerings-, berednings- och konstruktionsfunktionerna, huvudsakligen med personal från Götaverken i övrigt. Vi skall få fartyg som blir enklare att bygga och noga planerat arbete, så att material finnes tillgängligt i tid och så att alla vet vad som krävs av dem.

Under slutet av 1971 lyckades vi i princip avskaffa den grå arbetskraften, d v s sådana entreprenörer som ej är godkända enligt lag. Trots att detta innebär risker för leveransprogrammet har det förskjutits endast två veckor. Denna förskjutning sammanhänger inte med avvecklingen av den grå arbetskraften utan med sena leveranser från en del underleverantörer. Våren 1971 beräknade vi att få en försening om två månader successivt till hösten 1972 om inte olika krafttag togs. Vi förutser nu i stället att förseningen om två veckor skall vara inhämtad vid slutet av 1972. Vi har lyckats förena dessa båda

saker, alltså att bli av med det grå folket och ändå undvika de förseningar som en fortsättning av 1970 års låga byggnadstakt skulle ha medfört. Det beror givetvis till en stor del på att arbetsmarknadssituationen hjälpt oss att öka antalet egna kollektivanställda vid Arendal från 1.750 man i juni 1971 till 2.400 man i april 1972.

Öresundsvarvet

har fortsatt att fungera utan problem och gradvis förbättrat leveransprogrammet. Vi kommer snart in i en intressant fas, där vi har underlag och tid att jämföra våra båda varv. Därmed kan vi också finna det bästa kombinerade produktionsprogrammet, där varje varvs starka sidor kan få ge bästa möjliga utslag.

På motorsidan

har vi lagt ner den egna konstruktionen och ingått ett samarbetsavtal med Burmeister & Wain. Detta ger bättre resurser för framtida motorer och ger dessutom Götaverken direkta kostnadsbesparingar redan 1972. Samtidigt har vi även i övrigt genomfört en grundlig omorganisation, som medfört väsentliga personalbesparingar på i första hand tjänstemannasidan. De tjänstemän vi sparar in på motorsidan har vi dock haft god användning för på andra avsnitt.

Ångtekniska bolaget

har först av alla resultatenheterna fått genomföra sin omorganisation. Detta har redan gett besparingar. Man har under 1971 lyckats att ytterligare förbättra sitt resultat på de arbeten som har avslutats under året.

Reparationsverksamheten

har gjort en god uppryckning från tidigare års dåliga resultat och jämfört med den kärva bedömning som gjordes i denna tidning i höstas. När väl de stora förlustkontrakten på ombyggnader hade klarats i mitten av 1971, har möjligheter funnits att göra goda affärer. En förutsättning för resultatet har varit en hög beläggning, som tidigare klarats med grå arbetskraft. För att kunna bibehålla samma nivå på beläggningen och därmed på resultatet behövs nu en god nyrekrytering av arbetskraft. Allt tyder emellertid på att vår bedömning var riktig att reparationsverksamhet i en storhamn som Göteborg måste kunna löna sig.

Sölvesborgs Varv

är fr o m årsskiftet utarrenderat till Finnboda, men Götaverken förblir ansvarigt för Sölvesborg. Vi har till sist lyckats sälja den kylbåt som påbörjades utan beställare. Genom olika åtgärder blev förlusten på båten bara ett par miljoner vilket vi är nöjda med. Totalt kommer Sölvesborg dock att kosta Götaverken cirka fem miljoner. Det är mycket glädjande att vi kunnat finna former för att fortsätta verksamheten i Sölvesborg och att Götaverken kommit ur problemet något mera helskinnade än man kunde väntat sig.

Götaverken Stålbyggen

har lagts ned och viss del av verksamheten överförs till Götaverkens Ångtekniska AB. Det har visat sig att en oriktig avredovisning inneburit att tidigare års förluster inte tagits fram rätt år. 1971 får som avslutningsår därför bära förluster på över 3 milj på en omsättning av 9 milj kronor.

Götaverkens Fönster

har däremot visat sig överträffa även de optimistiska förväntningar vi haft. Resultatet är bra, och företaget skötes utan

Forts sid 8



m/s "Nihon" levererad från Öresundsvarvet i maj 1972 till Ostasiat är på 30.000 tdw och har plats för 2.000 containers. Tre huvudmaskiner på sammanlagt 75.000 HK ger fartyget en fart på 26 knop.

någon belastning på centraladministrationen. En framtidsplanering pågår, eventuellt innefattande en utökad verksamhet.

Bruces Mekaniska Verkstad,

Landskrona, har haft ett sämre år än de vanligtvis hyggliga resultaten.

Finansrörelsen

Utfallet på detta område har blivit inte mindre än 25 milj kronor bättre än förväntningarna. Ursprungskalkylen var nog för försiktig, och vi har gynnats av att räntorna i världen gått ner under 1971. Upplåningen i det förflutna blev dyrbar för ett företag som satt så illa till som Götaverken. Allt detta räcker emellertid inte som förklaring, utan det är uppenbart att effektiva insatser gjorts för att minska våra genomsnittliga räntekostnader. Här återstår dock mycket att göra. Alldeles för mycket pengar ligger bundet i verksamheten i lager, produkter i arbete etc.

Rederi AB Zenit

har tagit sig an andelar i olika fartyg byggda vid våra varv för att underlätta försäljning när redaren inte kunnat få fram allt kapital själv. Zenit är alltså idag en del av vår finansrörelse. Vi påbörjade under 1971 en avveckling av dessa andelar. Möjligheterna att fortsätta med det torde komma att begränsas i framtiden genom de restriktioner som signalerats för partrederier. De restriktionerna innebär en värdeminskning av de stora värden som ligger bundna i Zenit.

Utsikterna för 1972

Budgeten pekar på en minskning av förlusten med 17.000.000 kr jämfört med Skeppsbyggarartikeln i oktober i fjol. Förbättringen faller i all huvudsak på finanssidan.

Allt tyder nu på att förlusten blir väsentligt lägre än vi räknat med i budgeten. Inte minst kan effekterna av pågående rationaliseringsarbete bli större än vad budgeten räknat med. Kanske kan förbättringen bli lika bra som under 1971?

Företagets organisation

Uppdelningen i decentraliserade resultatenheter har i sina huvuddrag avslutats. Nu återstår att klart definiera ansvarsgränser mellan dem och den centrala ledningen, gå igenom de återstående centrala organen samt driva decentralisering och fördelning av resultat- och kostnadsansvaret vidare inom varje enhet.

Personalsidan

Tillräckligt mycket har skrivits och sagts om de nu aktuella åtgärderna på personalsidan. Låt oss här bara dra ut perspektivet litet. De nu presenterade

insatserna har sitt egenvärde men ger också förutsättningarna för den allra väsentligaste reformen, nämligen att ute på arbetsplatsen skapa det engagemang, den meddelaktighet och den arbetstillfredsställelse som i framtiden inte får vara förbehållet en begränsad krets i ett stort industriföretag. Vi håller på att skapa de personalpolitiska förutsättningarna för att kunna gå vidare.

Framtidsutsikter

Marknaden för nybyggen påverkas givetvis av den ytterligt usla fraktmarknaden. Under 1971 kontrakterade vi endast en 28.000-tons tankbåt för Öresundsvarvet och en 3.800-tons tankbåt för Sölvesborg. I år har vi sålt kylbåten på Sölvesborg samt medverkat i några andra transaktioner beträffande redan beställt tonnage.

Vår bedömning på litet längre sikt förblir att efterfrågan på fartyg och därmed på motorer och reparationer skall vara tillräckligt stor för alla effektiva varv. Men ett sådant är Götaverken inte ännu. De framsteg som redovisats i denna artikel är tecken på att vi är på god väg och på att åtgärderna ger mer än förväntade insatser. Det skall alla ha tack och erkännande för. Men det innebär inte att vi kan slå oss till ro och tro att krisen är definitivt över. Först när hela arbetet med att få skutan på rätt köl är klart, kan vi säga att kraftansamlingen är avslutad. Och då måste vi förbli beredda att möta en ständigt förnyad konkurrens på världsmarknaderna. Men låt oss just nu glädja oss åt att utvecklingen går i rätt riktning.

Sommarskidåkning

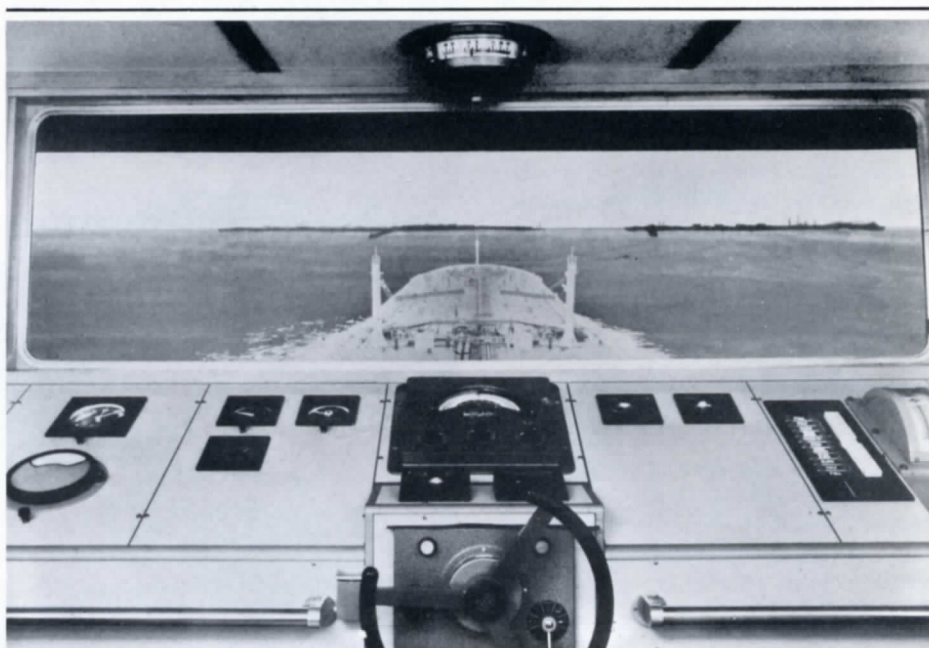
Från skidentusiasten Arvid Posse, befälhavare på T/T "SEA SPRAY", har vi fått ett trevligt bidrag, som visserligen handlar om skidåkning men ändå försvärar sin plats i detta sommarnummer av Salén-Nytt. Vi citerar:

"Det har i denna tidning ordats om de modiga män i koncernen som år efter år slitit sig igenom fädrens spår mellan Sälen och Mora. Men inget har mig veterligen skrivits om utförsåkning, som man med fördel kan idka även sommartid, t.ex. vid vissa sportorter i Alperna. I juli förra året fick jag för första gången tillfälle att resa till Zermatt i Schweiz för att prova på utförsåkning sommartid.



Efter förmiddagsstrapatser på glaciären brukade jag ta linbanan till Zermatt för att där möta sommar och värme och kanske avsluta dagen med ett dopp i någon av byns swimmingpooler. Vill man inte åka skidor kan man vandra i bergen och njuta av ren, hög luft och en vidunderlig utsikt. Kan en sjöman önska sig en mer "annorlunda" och nyttig avkoppling?"

Vi låter Arvid Posses tips vandra vidare till alla seglande och hemmavarande läsare av Salén-Nytt, som måhända väl kan behöva den avkoppling som skidåkning faktiskt erbjuder – antingen den nu sker sommartid i Alperna eller första söndagen i mars i fädrens spår mellan Sälen och Mora.



Vi hade i förra numret av Salén-Nytt en utförlig beskrivning av den utbildning i navigation av supertankers, som försiggår vid simulatoranläggningen i Delft,

Holland. Här är vi nu i tillfälle att komplettera den verbala beskrivningen med en situationsbild från en övning i navigering i ett fingerat hamnområde.

Gunnar Björkman v ordf i UK-klubben

Gunnar Björkbom, chef för Saléns tankrederi, har utsetts till vice ordförande i United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd., som har ett tonnage om cirka 80 miljoner brutto reg.-ton anslutet, motsvarande 30 % av hela det existerande världstonnaget. Ordförande i samma sammanslutning är verkställande direktör i Shell Tankers (UK) Ltd., B.E. Blakely.



Gunnar Björkbom

Pensionärer hyllade vid Loviks-träff

Det har än en gång varit informations-träff på Lovik för Salén-befäl och i samband därmed hölls avslutningsdagen en bankett, varvid två av rederiets tjänare belönades, nämligen sjökaptenerna Gösta Palmgren och Aleksander Laik, som erhöll varsitt guldur. Sjökapten H Pihlgren, som likaledes gått i pension, hade ej tillfälle att närvara vid högtidligheten. På bilden ser vi Nils Jannerfeldt, som höll tal till de nyblivna pensionärerna och överlämnade minnesgåvorna, omgiven av Gösta Palmgren till vänster och Aleksander Laik till höger.

I informationsträffen deltog denna gång följande befäl:

Rune Bennarsten, Björn Eriksen, Svante Nilsson, Johannes Breistein, Hemming Lehti, Karl Pollnow, Lars Severin, Lennart Persson, Sven Dahlqvist, Torsten Sahlén, Helge Chrona, Jan Lindberg, Roland Ejndne, Karl-Erik Persson, Gillis Svanbäck, Östen Göransson, Gillis Sjölund, Ingvar Wiren, Arthur Pettersson, Bertil Crafoord, Villipp Uustalu, Sven Wikdahl, Roland Björkman, Björn Lindström, Jaan Kala, Ingvar Kristensson, Anders Forslund och Harry Högblom.

Nästa Loviks-träff hålls mellan den 16 - 20 oktober 1972.

3-4 månaders ledighet — 80.000:- i lön

En utopi?

Ja, en utopi för de flesta av oss som arbetar i små och stora företag i land. Men en realitet för många till sjöss. Låter kanske osannolikt för Dig som seglat till sjöss förr med några få veckors semester och en tämligen blygsam lön. Eller för Dig som ännu aldrig haft kontakt med sjölivet. Men äger dessbättre sin fulla riktighet.

Så här förhåller det sig nämligen:

Efter sex månaders tjänst som befäl i våra fartyg följer en garanterad ledighet i minst två och oftast ända upp till tre månader med full betalning och traktamenten. Inte illa. Och ännu bättre har vi tänkt att det skall bli framöver med tätare avlösningsperioder.

Vad de 80.000 kronorna i årslön beträffar, är det så, att t.ex. maskinchefer i våra stora turbintankers faktiskt har den årslönen och i en del fall t.o.m. över 90.000.

Utopin — eller drömjobbet, om man så vill — kan bli verklighet även för Dig, som har maskinbefälsbehörighet eller har annan lämplig teknisk bakgrund, d.v.s. erfarenhet av ångturbiner eller dieselmotorer, och känner Dig "tänd" på att byta ett måhända monotont landarbete mot sjölivet i ett modernt turbinfartyg.

Maskinchef blir du inte med en gång, utan Du får antagligen börja som andre- eller förstemasquinist med en fast lön på cirka 40- resp. 50.000 kronor. Men redan inom något eller några år har Du en god chans att vara i toppen. Det kan vi lova med tanke på vårt stora nybyggnadsprogram och vårt progressiva semester-system, som medför snabb befördringsgång bl.a. på teknikersidan. Men vi behöver inte enbart tekniker.

Även på nautikersidan kräver vårt nybyggnadsprogram förstärkningar. Och vi vänder oss därför bl.a. till de många däcksbefäl som tidigare tröttnat på sjön av olika anledningar — långa tjänstgöringsperioder, svårigheter att få vara tillsammans med familjen, låga löner — och lämnat sjölivet för gott. Vi tror att det kan vara dags att många av Er på allvar tänker om.

Sjöfarten har beskyllts för att vara konservativ. Många gånger med rätta. Men på senare år har mycket hänt i rätt riktning som radikalt förändrat livet ombord i fartygen. Mycket vid sidan av utökade semesterar och höjda löner. Så går t.ex. flertalet av våra fartyg numera under natten utan vaktjänst i maskinrummet. Elektroniken har gjort detta möjligt. Något att tänka på för Dig, som kanske tröttnat på vaktjänst och skifttjänstgöring i land.

En annan sak är bostäderna. Sovhytt, daghytt och egen toalett hör inte längre till ovanligheterna i våra nyare fartyg.

Mycket annat är att säga. T.ex. om skatterna, som är lägre till sjöss än för folk i land, eller om de möjligheter vi kan erbjuda Dig att ibland ta någon familjemedlem med ombord.

Hör Du till dom som tror att livet i ett toppmodernt fartyg kan vara ett bra alternativ, värt ett ärligt försök antingen nu eller vid en senare tidpunkt, så tycker vi att Du skall ta kontakt med vår sjöpersonalavdelning, antingen med personalchefen Lars-Eric Cronberg eller med Göran Torstensson, Birger Simonsson, Monica Liljeborg på tank-, kyl- resp. torrlastrederierna för att få veta mer om vad det idag innebär att tjänstgöra till sjöss i Salénrederierna.

Välkommen!

SALÉNREDERIERNA Box 14018 • 104 40 Stockholm 14 • Tel. 08/63 55 60

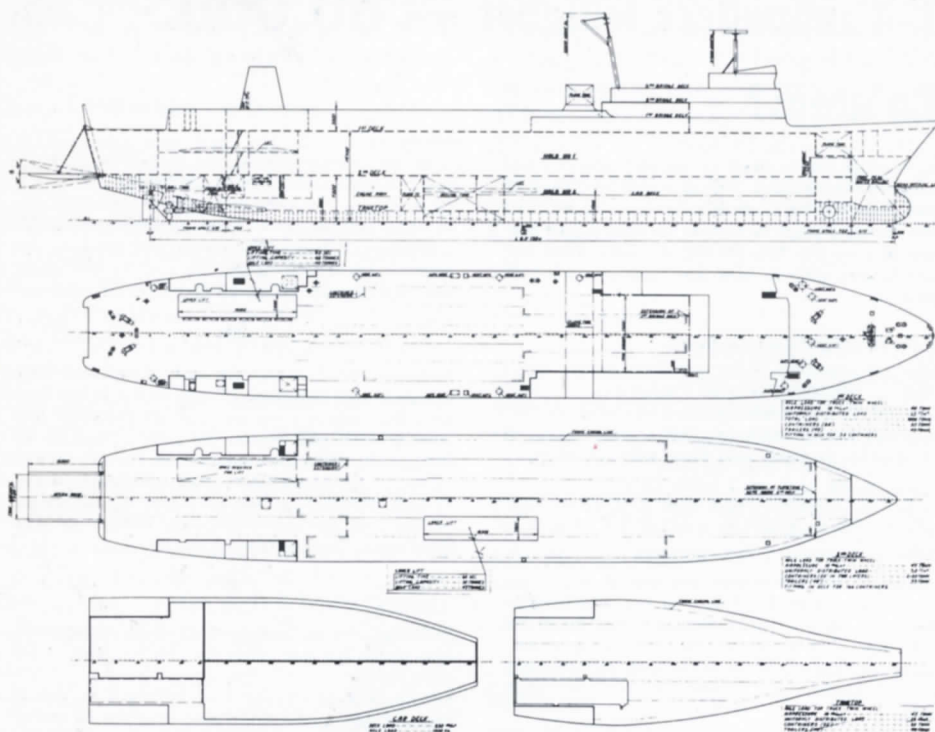
Den här annonsen hade vi införd i ett antal morgontidningar i början av april. Den åstadkom en hel del uppmärksamhet och telefonerna gick röda hos Lars-Eric Cronberg och hans jäktade medhjälpare under flera dagar.

För de av våra sjöfarande medarbetare som till äventyrs inte håller sig med egen morgontidning, återger vi annonsen in extenso fastän i något förminskat format. Så nu är det bara att plocka fram förstoringsglaset och begrunda.

Nautikerna är vi skyldiga en ursäkt: vi kallar dem i annonstexten för däcksbefäl, vilket inte är korrekt. Fartygsbefäl skall det givetvis heta, vilket härmed varder tillrättat.



"Tor Belgia" levererad och i trafik för Tor Line



Den 27 april levererades från Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord den andra av fyra färjor som varvet bygger för Triport Shipping Co. Ltd. i London och Rederi AB Salénia — den sista i serien — vilka långtidschartrats av Tor Line. Färjan döptes i samband med leveransen till "Tor Belgia" av Mrs. M. Lacey, maka till direktören i British Transport and Docks' Board, Mr. J.A. Lacey, i närvaro av representanter för beställarna, varvet och Tor Line. Färjan kommer att t.v. trafikera Göteborg, Immingham och Göteborg — Amsterdam. Av resterande färjor levereras nr 180 i december i år och den sista, nr 181, i juli 1972.

Hilmer Hallberg på tekniska avdelningen har tidigare i korthet redogjort i Salén-Nytt för "Tor Gothia" i samband med leveransen i oktober förra året och han ger här läsarna ytterligare en del intressant information beträffande denna typ av färjor.

Fartygen är fraktfärjor av s.k. ro-ro-typ och lastas över en 12 m lång ramp i aktern till huvudlasttrummet på "2nd deck". Den last som skall föras på väderdäcket ("1st deck") och i underrummet ("tanktop") transporteras via 2 st hydrauliskt drivna hissar om 48 resp. 50 ton. Hissen till väderdäck bildar räcklucka, när den befinner sig i plan med detta däck. På "2nd deck" finns en hydraulisk lucka för hissöppningen. Däcken och rampen är konstruerade för belastning från tunga trailers etc. samt från gaffeltruckar som hanterar containers. Surringsbeslag för såväl rullande gods som för containers är inbyggda i däcken. I huvudrummet kan containers dubbelstaplas och i underrummet är installerat ett nedsänkingsbart bildäck för transport av personbilar. Lastrummen ventileras med 14 kraftiga fläktar som ger 20 luftomsättningar per timma under lasthantering i hamn. Ett väl utbyggt Flume-stabiliseringssystem tillförsäkrar en för lastens säkerhet reducerad fartygsrörelse i sjön. För snabb manövrering har fartygen utrustats med KaMeWa

propellrar och en 800 HK bogpropeller, även den av KaMeWa fabrikat.

Färjornas huvuddata

Längd ö.a.	137,55 m
Längd mellan p.p.	120,00 m
Bredd	20,60 m
Djup till väderdäck	14,70 m

Dödvikt vid ca 6,3 m djup	5.500 ton
Kontraktsfart	18,4 knop

Klass: Det Norske Veritas 1.A.1.
„EO" "Car Ferry A"

Lastareor

Väderdäck	1.274 m ²
Huvuddäck	2.057 m ²
Tanktak	819 m ²
Hängande bildäck	963 m ²
Totalt	5.113 m²

Maskineriet längst akterut är utrustat för obemannat maskinrum, som har ett rymligt kontrollrum med el. huvudtavla samt kontrollpulpet. Två huvudmotorer är kopplade via ASEA-växlar, 520/250 v/min. till var sin KaMeWa propeller.

Load-kontrollanläggningar tillförsäkrar optimal drift. Även manöverskrivare har installerats. Maskineriet är helt färskvattenkyllt och uppdelat i ett hög- och ett lågtemperatursystem. Färskvattnet kyles genom 2 st. centralkylare med titan-plattor av de Lavals fabrikat. Generatorer och separatorer är placerade i separata från maskinrummet skilda rum. För uppsamling av oljeblandat länsvatten samt sludge från separatorer finns en 30 m³ stor tank som tömmer vid hamnbesök.

Inredningen, som är förlagd i däckshus förut, uppfyller moderna krav på bekvämlighet med bl.a. separata badrum för samtliga befäl och underbefäl. Manskaptet har enmanshytter bortsett från en hytt som har två kojplatser. Alla manskapshytter är försedda med tvättställ. Mässar för befäl och manskap ligger i direkt anslutning till köket och mot manskapsmässen finns en cafeteria. Manskapets dagrum är i samma däckspan som hytterna. Befälet har dagrum i anslutning till mässen. Förutom inredning för befäl och manskap finns i separat avdelning inredning för 12 bilförare med mäss och dagrum samt sanitära utrymmen. Det finns även bastu och klädtvätt ombord samt TV-anläggning och centralantennanläggning för radiomottagare.

Navigationshytten är rymlig och innehåller för en säker navigation nödvändiga instrument såsom två radaranläggningar, gyro- och självstyrningsanläggning, radiopojl, Decca-anläggning, Sal-logg, ekolod, WHF-telefon etc.

Huvudmaskineriet

består av två fyrtakts 12-cyl. enkelverkan- de V-dieselmotorer med överladdning av fabrikat Lindholmen S.E.M.T. Pielstick, typ 12 PC 2 V med max. kontinuerlig effekt per motor = 6.000 Hk vid 520 v/min. Motorerna kan drivas med tjockolja av 400 sec. Redwood.

Huvudgeneratorer

är tre dieselmotorer av Hedemoras fabrikat HV Pielstick typ V 6 A/12 GC på vardera 600 Hk vid 1200 v/min. som är kopplade till ASEA generator av typ CF 500 m. Effekt = 520 KVA vardera 3 x 400 V 60 Hz.

Däckmaskinerna

består av 4 st automatiska förhållningsvinschar om vardera 8 ton samt ett ankarspel av NORWINCH hydrauliska typ och en hydraulisk styrmaskin av Svendborgs fabrikat, som betjänar två roder.

*

Blivande motionsledare på kurs i Norrtälje



Kursdeltagarna samlade under en paus i övningarna.

En kurs för blivande motionsledare i rederiets fartyg var under tiden 29/5 – 2/6 anordnad i Norrtälje. Ett begränsat antal aktiva sjömän ur olika kategorier av ombordanställda deltog i kursen, som hade formen av internat och var den första i sitt slag i rederiets regi.

Huvudsyftet med kursen var att utbilda motionsledare, vilka efter avslutad utbildning nu står klara att själva organisera och leda olika typer av motionsverksamhet ombord. Deltagarna erhöll bl a grundläggande medicinska aspekter på konditionsträning och motionsidrott och de sjukdomar och skaderisker som kan finnas. För den delen av kursen svarade professor A Ljungqvist.

Göte Ellemar från Valfärdsrådet visade i teori och genom praktiska övningar hur man bäst lägger upp motionsgymnastik ombord. Han lärde även ut något om den svåra konsten att anordna olika slag av

bollsporter och idrott med hänsyn till de begränsade möjligheter som står till buds till sjöss och hade även en genomgång av poängberäkning av prestationer i motionsidrott inom ramen för den nordiska sjöfolksidrotten.

Idrottskonsultent A Elfving visade bl a hur man praktiskt genomför och bedömer konditionstest med ergometercykel samt hur viktigt det är med kontinuerlig fysisk träning.

Under kursen genomfördes även sim- och livräddningsövningar och det hela avslutades med allmän diskussion.

Deltagare i kursen var Roland Björkman, Bertil Crafoord, Gertrud Enmark, L-E Jansheden, Kaare Kvist, Pentti Kytökangas, Åke Larsson, Hemming Lehti, Knut Menes, Leif Norbeck, Lars Nylén, Staffan Svensson, C-G Sörensson och Bo Wideman.

Nya Finnboda invigs 27 juni

Finnboda Varf har under den gångna vintern genomgått en ansiktslyftning som snart står inför sin fullbordan. Den 27 juni invigs det nya, gamla varvet av industriminister Rune Johansson och till det evenemanget återkommer vi i nästa nummer av Salén-Nytt, då vi även skall se lite närmare på de stora borrhälsformar, som är under byggnad vid varvet.

Om fototävlingen

påminnes en sista gång. Den 15 juni skall bidragen vara postade till Salén-Nytt för att få vara med i tävlingen om de 7.000 kronor som utgör prissumman. Märk kuvertet "Kalendern 1973".

Kung Neptun gästar "Ballade"

Med ensamrätt för Salén-Nytt har vi här nöjet att återge utdrag ur en intervju, som enligt signaturen "ELO" på t/s "Ballade" gjordes med kung Neptun, när fartyget för en tid sedan passerade ekvatorn.

Intervjuaren: – Hur är Neptun-jobbet nu för tiden?

Neptun: – Tvi Farao, allt vore väl bra om inte dessa förbannade oljetankar funnes. Man får en massa olja i skägget och flickorna i mitt harem blir så hala... Själva dopet har också urartat. Förr var bassängen full av utslagna tänder, hårtofsar och avslitna öron. Nej, tacka vet jag förr i tiden.



Läkarundersökning

Längre fram i intervjun får man en livfull skildring hur det kan gå till vid ett väl genomfört linjedop ännu i våra dagar.

– Debutanterna plockas ut en i sänder. Astrologen låter dem skåda linjen. Doktorn och syster undersöker dem noga samt ordinerar linjemedicin. De rakas och klipps av min barberare, fotograferas av min fotograf, erhåller nattvarden och smörjelsen av min präst (man vet aldrig hur det slutar) samt döpes av mina poliser genom att kastas i bassängen. Erhåller därefter av mig sitt nya namn (fisknamn) samt certifikat. Vid utdelningen av certifikatet assisteras jag av min sekreterare, Davy Jones (sjöterm för Hin Onde). Innan dopcertifikatet erhålles önskar min drottning bli kysst på sin högra stortå. En drottningens önskan är lag.



Hos barberaren



Kursens uppläggare och eldsjäl Göte Ellemar tar pulsen på Gertrud Enmark, telegrafist på semester från "Ballade", medan Roland Björkman t v går en match mot testcykeln.

I och med att Tor Line i slutet av april övertog "Tor Belgia" har ro/ro-kapaciteten väsentligen utökats och en helt ny lastlinje har startats mellan Immingham och Rotterdam. Antalet seglingar på linjen är t v fem per vecka.

"Tor Hollandia" fick Sheffield's vapensköld



Lord Mayor of Sheffield överlämnade den 7 maj stadens vapensköld till m/s "Tor Hollandia" vid en ceremoni ombord i Göteborg. Evenemanget ägde rum i samband med årets Svenska Mässa, där Sheffield hade en av de största avdelningarna. Avsikten är att i samarbete med Tor Line stimulera till ökad handel och

turism mellan Sheffield och Sverige.

På bilden ses "Tor Hollandias" befälhavare, kapten Kjell Palm samt Lord Mayor of Sheffield omgivna av "The stainless steel girl", klädd helt i rostfritt stål från Sheffield, Robin Hood och stadens Bobby Nr 1.

då hoppas vi att det blir en rejäl publikuppslutning från kontoret. Kl 16.30 sker avspark och för de som vill se mera fotboll går det bra att följa uppgörelsen mellan Johnsons farliga elva och Nordström & Thulins omedelbart efter Salénmatchens slut.

Klaveness hit för revansch i fotboll

Klaveness Chartering i Oslo kommer någon gång i augusti till Stockholm som Saléns gäster i akt och mening att utkräva revansch för fjolårets nederlag i fotboll. Matchen spelades den gången i den norska huvudstaden och slutade med att de våra vann med 4 - 2. Den här gången blir matcharenan Valfärdsrådets fotbollsplan på Kaknäs.

Tanken är också att i samband med fotbollsmatchen ordna en motionsdag i likhet med den, som var arrangerad förra hösten på Kaknäs. Men ännu har det tyvärr inte varit möjligt att fastställa en dag för evenemanget, utan det får vi återkomma till.

Pingis populärt hos Wiklunds

Hos A Wiklund, ett koncernföretag vi sällan hör något av i sportsammanhang, har man under vintern spelat en populär pingisturnering. Den är inte riktigt färdig ännu, men vår rapportör har sänt oss en bild av en av favoriterna till segern,



Bernth Granath, som i vardagslag är montör på Ringvägen 11. Wiklunds är pigga på att spela någon form av turnering i bordtennis inom koncernen och det kanske vore något att tänka på inför nästa säsong. Säkert finns det inom alla koncernföretag underlag för att en sådan turnering skall kunna genomföras.



Redericupen i fotboll har startat

Årets redericup i fotboll är endast några veckor gammal, men redan har en rad matcher avverkats. För Saléns del har de varit mindre lyckosamma - 3 förluster och en vinst. Men vad det lider skall säkert samma form infinna sig, som förra säsongen förde fram Saléns lag till en övertygande seger i cupen.

Så här har de hittills spelade matcherna slutat:

Salén II - Sjöbefälssk. II	1 - 4
Salén II - Sjöbefälssk. I	0 - 2
Salén I - Sjöbefälssk. I	5 - 0
Salén I - Gränges	1 - 2
Gränges - Sjöbefälssk. I	2 - 0
Broströms - Sjöbefälssk. I	3 - 3
Wallenius - Sjöbefälssk. II	2 - 0

I nästa nummer, då våromgången i sin

helhet kan slutredovisas, återkommer vi med tabellen.

Den 20 juni blir det lokaldarby, då Saléns båda lag möts ute på Kaknäs och



Ingen kan väl bättre än Lennart "Speedy" Anderesson få tjäna som illustration till att rederifotbollen rullat igång igen. Här ses han i typisk pose.

SALÉN-NYTT

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