



SALÉN NYTT

NR 2 - MAJ 1973 - ÅRG. 6

Salénpersonalen får fritidsgård på Fågelbrolandet



På bilden ses Malma gårds huvudbyggnad och vid stranden av Storsjön den s.k. Sjövillan.

Foto: Per-Olow.

Salénrederiernas styrelse beslutade i samband med årsskiftet att – som erkänsla till personalen för gott arbete till sjöss och till lands under 1972 – avsätta upp till 5 miljoner kronor för andra insatser på personalområdet än i form av kontant ersättning.

Förtroenderådet föreslog att inom denna ram bl.a. en fritids- och semesteranläggning skulle anskaffas i Stockholms närhet, helst vid Saltsjön, och att ett sådant objekt borde ges hög prioritet.

Efter omfattande undersökningar av marknaden och i samråd med representerer för personalen har nu köp verkställts av Malma Gård på Fågelbrolandet söder om Värmdö i Stockholms skärgård. Malma har tillförts personalstiftelsen, som tidigare disponerat andra fritidsanläggningar i form av bl. a. en fastighet på Flatön i Bohuslän och förhyrda lägenheter på Åland och Ven.

Fiskrik sjö

Malma Gård omfattar ca 100 hektar mark och 50 hektar vatten. Av marken är ungefär 30 hektar ängsmark och resten park, skog och berg. Den största delen av vattenområdet utgörs av del i Storsjön, en vacker, fiskrik insjö med mycket fint vatten, men även mot Saltsjön finns några hundra meter strand med vatten utanför i Malma flad. I köpet ingår en huvudbyggnad samt två stycken tvåvåningshus.

forts. sid. 8



VD har ordet

Ännu ett bra år

Omsättningen i koncernen har under 1972 inte ökat särdeles mycket i jämförelse med 1971, men driftöverskottet har blivit betydligt högre. Detta förhållande beror huvudsakligen på tankresultatet. Kostnadsstegringarna ger samtidigt anledning till eftertanke. Vi har gjort en analys av de senaste fem årens kostnader och kommit fram till att de ökat med i genomsnitt inte mindre än 12 procent per år. Vid en jämförelse mellan budgeterade och faktiska kostnader har vi själva blivit överraskade av dessa stegringar. Om nu inte – vilket tycks vara fallet – omvärlden drabbades av motsvarande kostnadsutveckling skulle det bli svårt att fortsätta med rederi i Sverige.

Tankrederiets mycket stora betydelse för lönsamheten i koncernen framstår således klar. Vår tro på att det fortfarande skall löna sig med tankrederiverksamhet belyses av att vi under 1972 beställde fyra delägda fartyg om 348.000 ton vardera vid Kockums. Hittills i år har vi beställt ytterligare två helägda fartyg i denna imponerande storleksklass.

Mot slutet av 1970 fraktade vi som bekant av flottan för 2–3 års tidsbefraktningar. En del av dessa löper nu ut. Vår fromma förhoppning är att marknaden skall gå upp så att de dyra kolosserna kan fraktas till acceptabla siffror. Det ser just nu så ut. Den "äldre" delen av tankflottan bör klara sig bra, tack vare sin låga kapitalkostnad.

Kylrederiet eller som vi numera betecknar dess totala verksamhet – kyldivisionen (Salén Reefer Services AB och kylrederiet) – har det kämpigt. För några år sedan utsattes världsmarknaden i kyl för en sällsam upplevelse. Rederigruppen Maritime Fruit Carriers beställde snabbt ett 40-tal fartyg, vilket var klart för mycket, varigenom fraktnivån, som hade behövt höjas, istället pressades ned. Det tar tid att få upp värdet och frakterna, vilket tillsammans med ovan relaterade kostnadsstegringar gör att man får ställa in sig

på endast långsamt förbättrat resultat. En styrka är naturligtvis att alla de billiga, effektiva "SNOW"-båtarna snart är i trafik, vilket avsevärt förbättrar den delen av kyldivisionens verksamhet. Tyvärr måste "SNOW"-båtarna dock förstärkas, medförande fördyring och stillaliggande under innevarande år.

Torrlastrederiet gjorde under 1972 ungefär samma resultat som föregående år, men för 1973 och något år framåt är det bäddat för en avsevärd förbättring. Detta sammanhänger dels med en förbättrad marknad, dels med stort förutseende från avdelningens ansvariga som köpt en del fartyg och fraktat andra på time-charter innan marknaden började röra sig uppåt på allvar.

Tor Line går nu bra – så bra som en styckegods- och passagerarlinje på närstånd rimligen kan gå. De täta turernas filosofi har ur kundsynpunkt visat sig vara riktig och satsningen på nya, större och snabbare, kombinerade färjor bekräftar att vi tror på trafikens framtid. Dessa fartyg är emellertid också betydligt dyra-

re, varför vi får hoppas att vi inte felaktigt bedömt utsikterna.

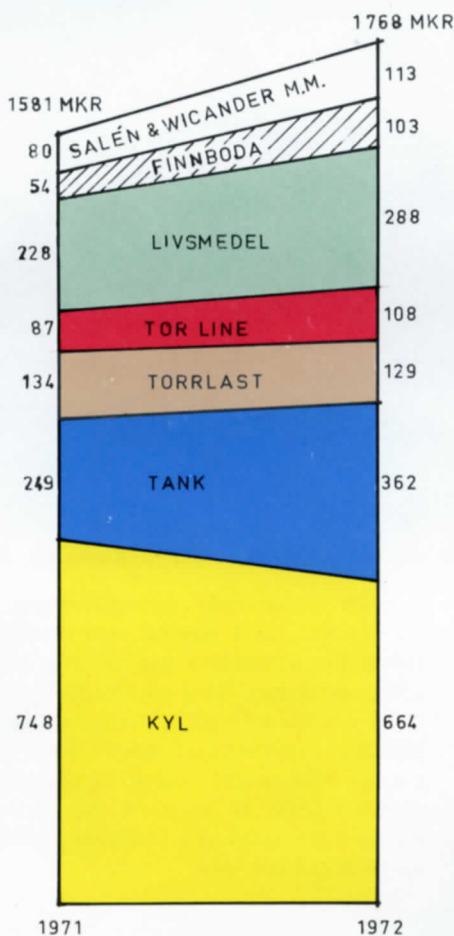
Sammantaget ser det alltså bra ut för rederiverksamheten för de närmaste åren. Jag varnar emellertid för kostnadsstegringarna, som otvivelaktigt kommer att slå ut de mindre enheterna med åtföljande problem för de berörda ombordanställda.

Tyvärr går det tydligen inte att differentiera lönerna efter fartygens lönsamhet på annat sätt än att ombordanställt befäl får tillägg efter fartygens storlek. Denna differentiering är emellertid otillräcklig och medför att de mindre fartygen belastas av orimligt höga kostnader i förhållande till utlandet. Vår uppfattning är visserligen att det oftare ställer mindre krav att sköta ett stort, modernt fartyg än ett äldre, mindre och mera svårarbetat, men det är trots allt en realitet att större fartyg kan bära högre kostnader. Kanske borde man sätta sig ned och diskutera dessa problem innan antalet enheter minskas alltför fort i den svenska handelsflottan. Minskningstakten accentueras naturligtvis också till följd av de nya partrederireglerna.

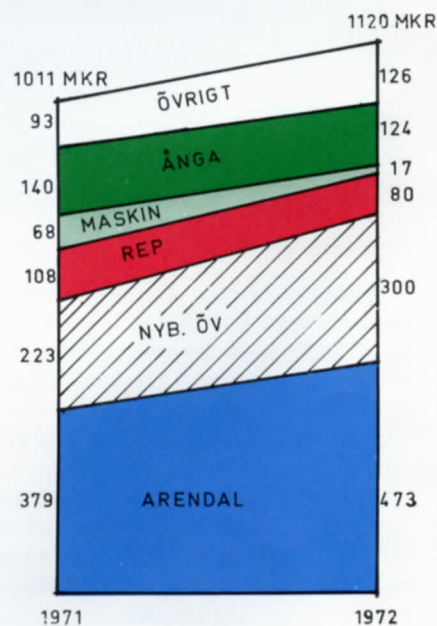
OMSÄTTNINGsutveckling 1971–1972

TOTALT 2888 (2592) MKR

SALÉN EXKL. GV



GÖTAVERKEN



Ett annat orosmoment är den osäkra valutasituationen som givetvis i hög grad påverkat och påverkar rederiverksamheten. Det är nämligen svårt att få annat än dollar och pund som fraktbetalning. Riktigt hur mycket vår rederirörelse kommer att förlora på den senaste valutaförändringen är inte klart. Uppskattningsvis cirka 50.000.000 kr torde vara i överkant efter den senaste tidens relativa förbättring av dollarkursen.

Dollardevalveringen drabbade istället varvsverksamheten så mycket svårare. Det är också lättare att avläsa förlusterna inom varvssektorn eftersom det härvidlag rör sig om stora objekt och stora lån. Jag tror att jag aldrig under min tid inom shipping blivit så ledsen som vid den senaste devalveringen av dollarn. Inte så mycket för den troliga förlusten av 150/200 000 000 kronor som för det faktum att den grupp medarbetare, som under två år slitit till det orimliga för att få Götaverken på fötter – och skenbart lyckats – skulle drabbas av ett sådant bakslag just när man stod färdig att registrera framgångarna. Vi hade följt all världens bankexpertis och medvetet parkerat oss med dollarkontrakt. Nåväl, samtidigt hade ytterligare order tagits till goda priser, varför det hela väl ordnar sig. Vi känner dock oro över att produktionen på Arendal inte är vad den borde vara. Vi känner oro över den stor frånvaroprocenten vid varven – liksom i all annan svensk industri – som gör att produktionskostnaderna snedvrids. Skatetrycket har nu drabbat alla och vi får hoppas att makthavarna snart vaknar upp.

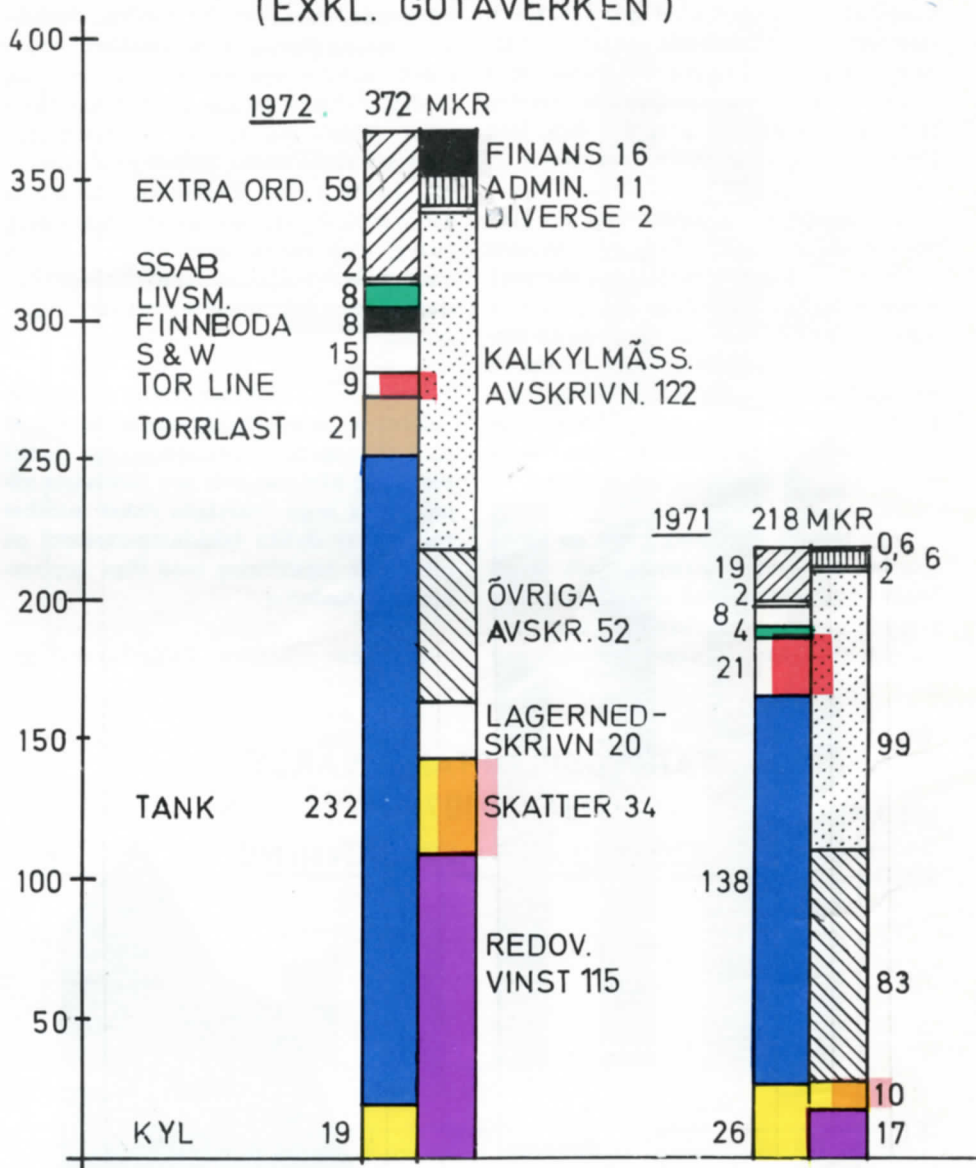
Nästa år bestämmes tillsammans med staten vilken ägarform varvsgruppen får och vi får kanske därefter dela bekymmer och glädjeämnen med andra ägarintressen. I övrigt skall jag vad angår Götaverksgruppen som vanligt låta verkställande direktören kommentera runt sitt fögderi.

Istället skall fastställas att Finnaboda/Sölvesborgsvarven nu färdigbyggs. Resultatet för 1972 är bättre än koncernledningens väntat – något sämre än varvschefen hoppats. Det senare beroende på att den första oljeborrplattformen var mera komplicerad att bygga än förutsetts. Finnaboda är belagt endast kort tid och kan ta snabba leveranser, vilket i dagens läge borde vara bra. Sölvesborgs resultat 1973 blir intressant då personalen nu raskt försetts med en produktionsapparat som kan anses tillfredsställande.

Resultatet för Ekensbergs Mekaniska är över all förväntan, medan Älvsbyverken lämnat en orimlig förlust.

Salén & Wicander sköts förträffligt och har fördubblat sitt rörelseresultat. Flyget har överförts dit, varför gruppens omsättning kommer att stiga snabbt. Vi hade

SALÉN KONCERNENS VINST & FÖRLUSTRÄKNING 1971-1972 (EXKL. GÖTAVERKEN)



räknat med ett betydligt sämre resultat i inledningsskedet för vår flygverksamhet. Nu är fem plan i gång (i luften för det mesta) och planer finns för större enheter.

Det 50-procentiga innehavet i Saba bereder oss enbart glädje. Det uttalades från en del håll farhågor att de "mäktiga" koncernledningarna i moderbolagen skulle göra det besvärligt för herrarna som gör jobbet. Så har nu, såvitt vi kan se, inte visat sig vara fallet. Med hänsyn till att 1972 var inkörningsår blev resultatet sensationellt bra och början av 1973 visar en ytterligare förbättrad tendens. Vi gratulerar "fruktgubbarna" i Saba.

Sven Salén AB gör mycket affärer både i Stockholm och London. Fler finns erbjudna och det närmaste året får vi använda till att sortera upp vad vi ytterligare skall syssla med.

Antalet anställda

	1971	1972
Rederierna	2 300	2 504
Götaverksgruppen	8 883	9 366
Finnaboda-gruppen	691	1 145
Livsmedelssektorn	1 025	810
Salén & Wicander-gruppen	214	216
Tor Line	665	681
Övrigt	54	57
Totalt	13 832	14 779

En annan gren som nu börjar växa ut är **oljeprospektering**. Utländska vänner erbjöd oss att delta samtidigt som staten tog initiativ till ett svenskt samarbete. Verksamheten är så där lagom spännande och intressant att vi inte hade karaktär att säga nej. Det är naturligtvis rent lotteri, men vi tror dock att runt energikrisen i världen finns det mycket att göra och lära. Den första satsningen är 20.000.000 kronor.

Koncernen visar således upp ett gott bokslut. Under den värsta depressionen för något år sedan erbjöd myndigheterna speciella investeringsavdrag, vilka vi kunde utnyttja med hänsyn till vår goda ekonomiska ställning och villighet att ta risker. Vi beställde alltså de stora tankfartygen vid Kockum. Av samma skäl, bortsett från investeringsavdragen, kunde vi för två år sedan ta på oss äventyret Götaverken.

Man har nu anledning att noga tänka igenom överhetens attityder och handlingar. I samband med det plötsliga ingreppet mot partrederierna har vårt företag och andra fåmansrederier tekniskt sett

ställt i samma "skamvrå" som en del missbrukare av regelsystemet, vilka myndigheterna beslutat klämma åt. Detta innebär praktiskt att våra möjligheter att planera försämrats väsentligt. Vi hindras sålunda att förgrena företagets verksamhet för att i den utsträckning det bedöms önskvärt fördela riskerna mellan gungor och karuseller. Vidare har vi fått en treårig dispens att verka under befintliga skatteregler; denna period är givetvis otillräcklig när man skall överväga investeringar i dyra fartyg, som kanske inte levereras förrän om fyra år. Våra börsnoterade kollegor har sluppit dessa bekymmersamma kast i regelsystemet.

En allmän reflektion. Enligt de nya signalerna skall myndigheterna hållas à jour med företagets långsiktplanering. Denna planering hämmas och den förutsatta viljan att ta noga övervägda risker minskas förvisso av dylika åskådningsexempel på retroaktiv lagstiftning med föga imponerande sakunderlag.

En annan reflektion. Enligt lag skall an-

SALÉN KONCERNENS OMSÄTTNING 1972

MILJONER KRONOR	1972	(1971)
SALÉN REEFER SERVICES AB	670,5	762,9
TANKREDERIET	361,7	245,4
TORRLASTREDERIET	129,3	138,6
TOR LINE (75%)	107,8	86,7
SUMMA REDERIENA	1269,3	1233,6
J.S. SABA AB (50%)	243,0	189,7
AB MEROPA	21,5	20,7
SALÉN MORGAN (60%)	23,4	20,6
SUMMA LIVSMEDELSGRUPPEN	287,9	231,0
AB FINNBODA VARF (INKL. ÄLVSBYV.)	89,4	51,6
AB NYA SÖLVESBORGS VARV	18,4	—
EKENBERGS MEK. VERKSTAD AB	13,0	10,8
SUMMA FINNBODAGRUPPEN	120,8	62,4
SALÉN & WICANDER AB	83,4	61,4
AB A. WIKLUND	26,9	25,4
CARGOLUX (33%)	14,6	7,7
SUMMA SALÉN & WICANDERGRUPPEN	124,9	94,5
SVEN SALÉN AB	3,4	2,6
ÖVRIGA BOLAG	3,8	5,9
GÖTAVERKEN KONCERNEN	1126,3	1015,6
AVGÅR INTERN OMSÄTTNING	-48,8	-53,7
SUMMA SALÉN KONCERNEN	2887,6	2591,9

ställda nu beredas möjlighet att delta i företagens styrelser. Jag tror att detta är bra även från delvis andra aspekter än som tidigare redovisats. En bättre förståelse för företagandets vanskligheter torde därmed kunna spridas. Alltför länge har avundsju-kans apostlar fritt fått angripa företagen och deras företrädare.

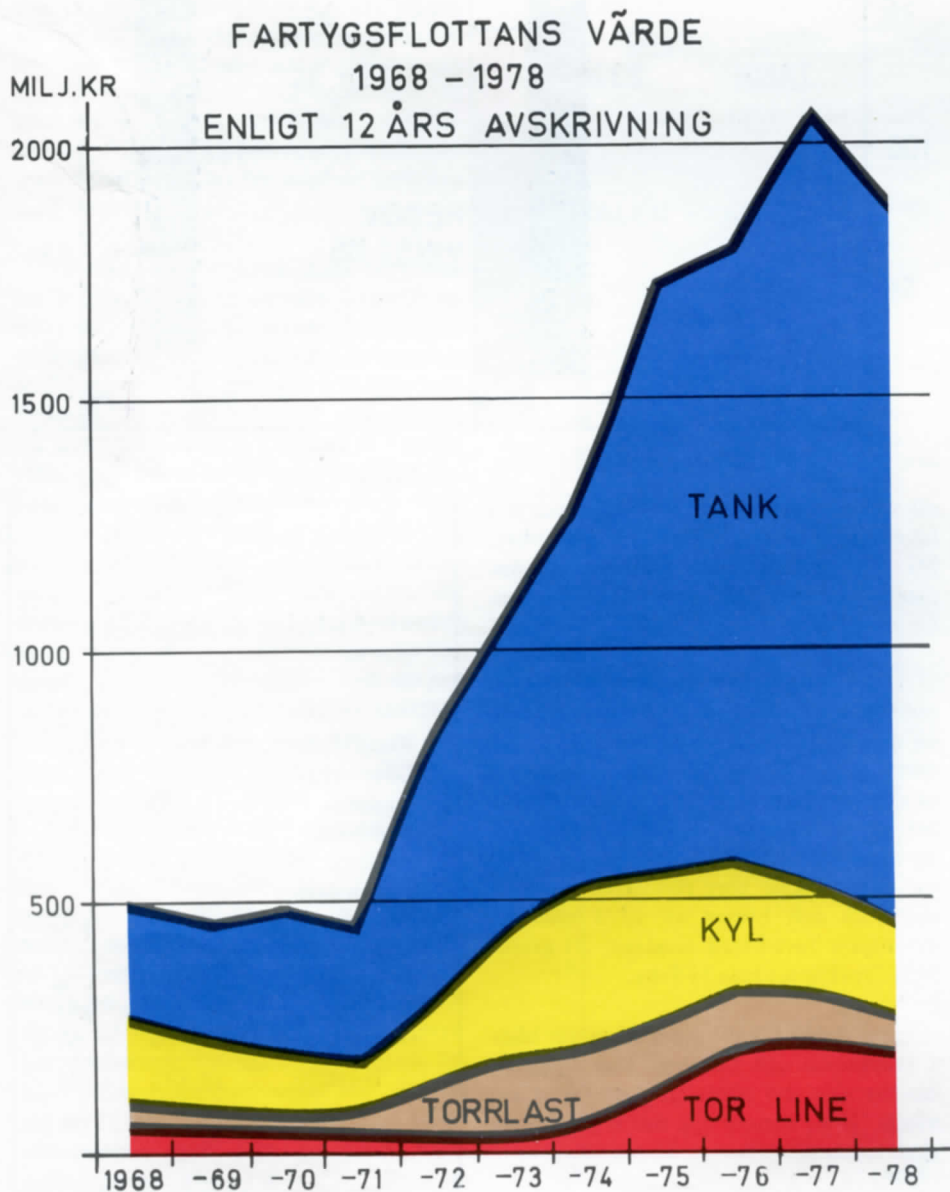
Sture Ödner

Ny VD i Salénia

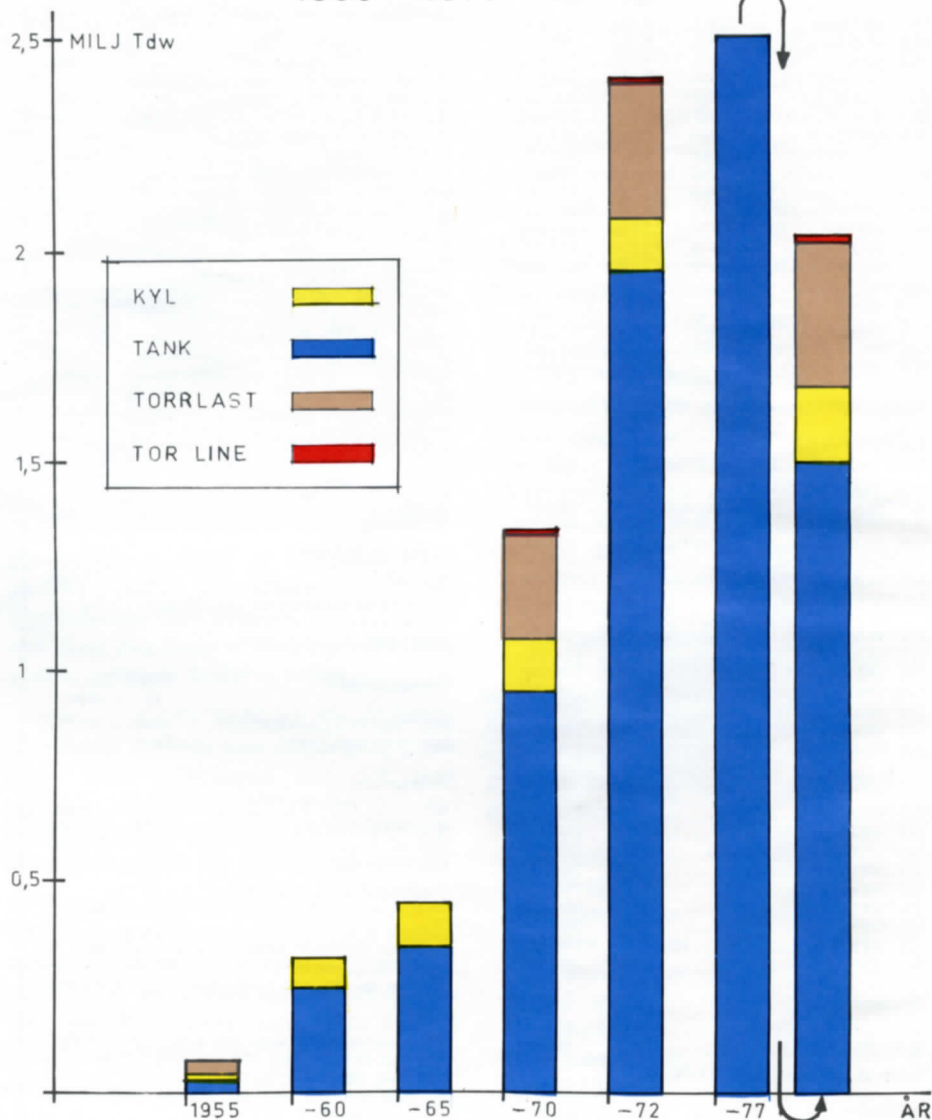
På grund av nya lagregler beträffande fåmansbolag har det bedömts ändamålsenligt att i vissa avseenden åtskilja verksamheten i Rederi AB Salénia och Salénrederierna AB.

Vid bolagsstämmorna den 17/5 1973 avgick därför Sture Ödner som VD i Rederi AB Salénia och i hans ställe inträdde Åke Lindbäck, som samtidigt avgår som vVD i Salénrederierna AB. Sture Ödner kvarstår som koncernchef och VD i Salénrederierna AB, som är det centrala rörelsedrivande koncernbolaget.

Bankdirektör Peder Bonde inträder den 1 juli 1973 i Salénrederiernas tjänst och kommer att ingå i gruppens koncernledning, som dessutom består av Sture Ödner, Sven H. Salén, Christer Salén och Åke Lindbäck.



1955 - 1977



- Leveranser togs av bulkfartyget "Pacific Wasa" om 68 820 tdw, tankfartygen "Sea Swan", "Sea Soldier" och "Sea Splendour" om 255 350 tdw, kylfartygen "Snow Flower", "Snow Flake", "Snow Land" och "Snow Storm" om 12 580 tdw och 612 000 kbft kapacitet samt bulkfartygen "Cornish Wasa" om 20 022 tdw och "Finnish Wasa" om 26 636 tdw.
- Fyra tankfartyg om 348 000 tdw beställdes vid Kockums samt en ny lastfärja om 5 300 tdw för Tor Line i Norge.
- De s. k. B-båtarna, "Ballade", "Barcarolle" och "Bolero", såldes under året liksom "Hispaniola", "Antigua", "Pilhamn" (f. d. Brodin-fartyget "Ingri Brodin") och specialtankern "Anco Spring".
- Två tankfartyg om 81 000 tdw och två om 89 000 tdw chartrades på tio år från Sanko Steamship Co.
- Flottan drabbades av två större haverier: "Atlantide" grundstötte i februari vid Mona Island och "Seven Seas" drabbades av en explosion i tankarna i juli.
- J.S. Saba AB bildades vid nyåret 1972 med Johnsons och Saléns som ägare till vardera hälften.
- Cargolux förvärvade ytterligare två flygplan av typ CL-44.
- I anslutning till ett större fraktavtal med Cementa erhöll "Cornish Wasa" specialutrustning för att minska miljöproblemen i samband med lossning av cement.
- Ekensbergs Varv sålt till Stockholms kommun.
- Egna kontor öppnades i London, Tokyo (f. d. Götaverken Japan) och Sydney. Cargolux överflyttades till Salén & Wicander.
- Saléns beslutade om engagemang i oljeprospektering i Nordsjön.
- Götaverken tecknat order på 18 tankfartyg om 140 000 tdw och 6 OBO-fartyg om 122 500 tdw.
- Götaverken levererade under året tio fartyg om 1 157 000 tdw. Reparationer och klassningar utfördes på 280 fartyg vid reparationsvarvet och Öresundsvarvet.
- Containerfartyget "Nihon" levererades från Öresundsvarvet den 17 maj.
- "Ile de la Cité" om 229 000 tdw levererades - GV:s hittills största bygge.
- Götaverken och Burmeister & Wain beslutade om samarbete på motorsidan. GV skall tillverka B & W-motorer på licens.
- Träverkstäderna i Göteborg lades ned.

- Beslut fattades om investering av 60 mkr i Götaverken, varav 32 mkr på Arendal.
- 15 mkr anslogs till personalanläggning på Arendal.
- Månadslön infördes för alla kollektivanställda på Arendal. Tjänstemän och arbetsledare började med tidsstämpling.
- Götaverken Fönster AB ändrade namnet till Götaverken Byggaluminium AB.
- Sölvesborgs varv ställdes under Finnboda Varfs ledning. 22 mkr investerades i varvet, varav Saléns tillsköt 9, staten 9 och Sölvesborgs kommun 4 mkr.
- Finnboda Varf återinvigdes 27/6. M/S "Sibelius" levererad. Den första borrhullplattformen, "Ocean Voyager", sjösattes för leverans i januari 1973.
- Finnboda tecknade kontrakt med Cementa på 4 700 tons cementfartyg.
- Bergenströms Verkstäder i Sölvesborg förvärvades.
- Tor Line öppnade ny linje mellan

- Immingham-Rotterdam. En ny färja av "Tor Gothia"-typ beställdes och leverans togs av T/C-färjorna "Tor Belgia" och "Tor Nerlandia".
- Förtroenderåd bildades vid Saléns huvudkontor.
- Tillfällig kontorsanställning för ombordvarande inleddes.
- Nytt semestersystem för sjöfolk infördes (4-2).

*

Utredning om bekvämlighetsflagg

Kommunikationsminister Bengt Norling har tillkallat fem sakkunniga för att utreda frågor i samband med registrering utomlands av svenskägda fartyg. Departementsrådet Bertil Voss är gruppens ordförande och ledamöter är Clarence Dybeck, Saléns, Gunnar Karlsson, Sjöfolksförbundet, Bengt Rickard, Sjöfartsverket och Karl Rude från Fartygsbefälsförbundet.

Salénflottan den 16/5 1973

KYLREDERIET	Byggn. år	Tdw	Kbf
M/S "ARAWAK"	1965	8.456	374.000
M/S "ARGONAUT"	1964	8.400	375.000
M/S "ARIEL"	1964	8.400	375.000
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 "ATITLAN"	1960	8.600	361.000
M/S "ATLANTIDE"	1960	8.600	360.000
M/S "ANTILOPE"	1964	8.625	371.000
M/S "SNOW DRIFT"	1973	12.580	612.000
M/S "SNOW FLAKE"	1972	12.580	612.000
M/S "SNOW FLOWER"	1972	12.580	612.000
M/S "SNOW LAND"	1972	12.570	612.000
M/S "SNOW STORM"	1972	12.580	612.000

Nybyggnader:

M/S "SNOW BALL"	1973	12.580	612.000
M/S "SNOW CRYSTAL"	1973	12.580	612.000
M/S "SNOW HILL"	1974	12.580	612.000

Totalt 17 kylfartyg om 177.031 tdw och 8.336.000 kbf

TANKREDERIET	Byggn. år	Tdw
M/T "SEA SAGA"	1958	36.510
M/S "SEA SWALLOW" (Malm/olja)	1960	38.675
M/T "SVEN SALÉN"	1958	42.930
M/T "SEA SONG"	1959	43.045
T/T "DAGMAR SALÉN"	1963	60.328
T/T "SEA SAPPHIRE"	1963	60.328
T/T "SEVEN SEAS"	1967	97.550
T/T "SEVEN STARS"	1967	97.550
T/T "SEA SPIRIT"	1966	121.185
T/T "SEA SPRAY"	1966	121.185
T/T "SEA SOVEREIGN"	1969	210.550
T/T "SEA SERPENT"	1971	255.350
T/T "SEA SOLDIER"	1972	255.350
T/T "SEA SPLENDOR"	1972	255.350
T/T "SEA SWAN"	1971	255.350

Nybyggnader:

T/T "NYB. 541"	1973	255.350
T/T "NYB. 544"	1973	255.350
M/S "NYB. 303" (Malm/olja)	1975	265.000
T/T "NYB. 546"	1974	348.200
T/T "NYB. 547"	1975	348.200
T/T "NYB. 548"	1975	348.200
T/T "NYB. 549"	1975	348.200
T/T "NYB. 556"	1976	348.200
T/T "NYB. 557"	1977	348.200

Specialtankfartyg

M/T "STOLT SPAN"	1970	23.450
M/T "STOLT SPUR"	1970	23.450

Totalt 26 tankfartyg om 4.863.036 tdw.

TORRLASTREDERIET

Bulkfartyg	Byggn. år	Tdw
M/S "SCOTTISH WASA"	1961	15.912
M/S "IRISH WASA"	1959	16.070
M/S "BALTIC WASA"	1963	18.340
M/S "BRITISH WASA"	1969	19.207
M/S "CORNISH WASA"	1966	20.022
M/S "BISKOPSÖ"	1956	20.060
M/S "SCANDIC WASA"	1963	20.280
M/S "FINNISH WASA"	1966	26.636
M/S "NORDIC WASA"	1968	27.300
M/S "PACIFIC WASA"	1972	68.820

Malm/olja-fartyg

M/S "SINGÖ"	1962	7.170
M/S "FOGLARÖ"	1945	12.770
M/S "LEDARÖ"	1955	12.600

Tweendäckade fartyg

M/S "HUSARÖ"	1961	9.230
M/S "SEGERÖ"	1962	9.280

Linjefartyg

M/S "VISHAMN"	1953	8.475
M/S "KUNGSHAMN"	1958	9.740
M/S "KORSHAMN"	1957	12.980

Nybyggnad bulkfartyg

M/S "NYB. 103"	1973	23.400
----------------------	------	--------

Totalt 19 torrlastfartyg om 358.292 tdw.

TOR LINE

Passagerarfärjor	Byggn. år	Tdw
M/S "TOR HOLLANDIA"	1967	2.290
M/S "TOR ANGLIA"	1966	2.500

Nybyggnader

M/S "NYB. 181"	1973	5.500
M/S "NYB. 182"	1974	5.300
M/S "NYB. 607"	1975	3.200
M/S "NYB. 608"	1976	3.200

Totalt 6 färjor om 21.990 tdw.

Totalt omfattade Salén-flottan den 16/5 1973 68 fartyg, nybyggen inräknade, om 5.420.349 tdw. Av fartygen var följande delvis ägda enligt angivna procenttal:

"Sea Soldier" 70%, nyb. 541 80%, nyb. 544 80%, nyb. 546 55%, nyb. 547 59%, nyb. 548 59%, nyb. 549 57%, nyb. 303 75%, "Tor Hollandia" 75%, "Tor Anglia" 75%, nyb. 181 75%, nyb. 182 75%, nyb. 607 75%, nyb. 608 75%.

SIF-ansluten: Varför inventeras inte de anställdas kunskaper?

Från en SIF-ansluten medarbetare på Finnroda Varf har Salén-Nytt mottagit följande inlägg i anslutning till aktuella frågor, som vi gärna vill låta läsarna ta del av. Andra inlägg av liknande slag är välkomna.

Vi går med stora steg mot våren. Det märks framför allt på mornarna och på kvällarna när man åker hem från jobbet. Den ljusa delen av dygnet ökar snabbare och snabbare.

Arbetsmarknaden ljusnar inte lika fort. Det är fortfarande svårt, inte minst på tjänstemannasidan, och högre arbetslöshet än vad som kan anses normalt.

SIF rekommenderar ökad studieverksamhet för att dels öka förbundets slagkraft och förbereda medlemmarna för en väntad konjunkturförbättring och dels att bygga upp en plattform och följa med i utvecklingen och därmed motverka arbetslösheten. Alla förstår att en examen som är avlagd t. ex. 1940 inte är "up to date" idag utan det gäller för alla att följa med och vidareutbilda sig med företagets hjälp – yrkesinriktad – eller över förbundet. Man kan förväna sig över att inte företagen i högre grad ser sin chans att öka den egna slagkraften med en duglig, välutbildad arbetskraft. En sådan investering är välplacerad om någon.

När jag ändå är inne på studier kommer jag osökt på en annan fråga till företagsledningarna. Varför inventeras inte de anställdas kunskaper? Nyanställningar skulle kunna undvikas, bra personal som redan har erfarenhet från företaget och erforderliga examina eller kurser skulle kunna befordras.

Ja, frågorna hopar sig och problemen är många. Ett medinflytande behövs – och det har vi fått, genom lag. Någon annan väg för förståelse för ömsesidiga problem och respekt har inte hittats. Det var synd, för det hade kunnat leda längre.

Candid

Anställda in i varvens styrelser

I Öresundsvarvets styrelse har de anställda utsett Gunnar Nilsson och Åke Persson med Lennart Hansson resp. Malte Nilsson som suppleanter.

Till ordinarie ledamöter av Finnroda Varfs styrelse har de anställda utsett Valter Widell och Evert Eckerheim med Gotthard Berglund och Tore Lundevall som suppleanter.

I enlighet med den nya lag, som trädde i kraft den 1 april och som ger företagens anställda rätt att utse två styrelseledamöter, har följande anställda vid Götaverken invalts i dess styrelse: Per Fritzson och Inge Carlsson som ordinarie ledamöter samt Karl-Erik Börjesson och Sten Östlund som suppleanter.

Pan i schackeln



Den som till äventyrs tror att fotografen trolat med kameran å la "Teskedsgumman" när han tog den här bilden misstar sig skändligen. Den föreställer nämligen skämtaren och 3:e styrmannen Gustav Törnkvist spelande tvåflöjt i schackeln till reservankaret på "Sea Soldier". Bilden togs av välkände stjärnfotografen Bertil Wöllner en tidig morgon i Persiska viken medan de flesta ombord ännu sov sin söta sömn.

Ytterligare två 348.000-tonnare beställda vid Kockums

I mitten av mars beställde Saléns hos Kockums ytterligare två turbintankfartyg om vardera 348.000 tdw utöver de fyra fartyg i samma serie, som tidigare beställts vid varvet. I de fyra sistnämnda har andra tekniskt av Kockums, Trans, Beijerin-vest och Clipper-rederierna medan Saléns är ensamma av de två senast beställda enheterna.

Så här ser leveransprogrammet ut för de sex fartygen:

Nyb. 546	trol. lev.	nov. 1974
" 547	" "	febr. 1975
" 548	" "	apr. 1975
" 549	" "	aug. 1975
" 556	lev. enl. kontr.	dec. 1976
" 557	" "	apr. 1977

Med de ännu ej levererade två tankfartygen i 255.000-tonsklassen omfattar Saléns beställningar vid Kockums nu 2.598.700 tdw.

Premiäranlöp i svensk hamn av SNOW-fartyg



Som första SNOW-fartyg i svensk hamn anlöpte "Snow Drift" den 14 april Helsingborg för lossning av frukt från Kapstaden. Hela rekordlasten — för en sådan var det fråga om — bestod av drygt 520.000 kubikfot sydafrikanska äpplen, päron och druvor, varav 152.000 lådor och kartonger lossades i Helsingborg och resten någon dag senare i Hamburg.

Anledningen till att Helsingborg valts som lossningshamn och inte Stockholm eller Göteborg är bl.a. hamnens geografiska läge, distributionsförhållanden, lagringsmöjligheter men kanske framför allt en hög lossningsproduktion.

Det kan säkert för många läsare ha sitt intresse att veta, att man i "Snow Drift" denna gång hade lastat varm frukt i 4:ans A-däck — således ej pre-cooled frukt. Denna frukt och sådan frukt som lastas pre-cooled kommer för att jämföras med annan frukt att lagras till juli månad och man kommer under lagringsperioden och efter dess slut att jämföra kvalitén. Detta experiment är mycket intressant och det kan betyda mycket för framtiden om det ges klartecken att skeppa varm frukt i rederiets fartyg från Sydafrika, där

pre-cooling av frukt är nödvändig. Ett positivt resultat kan således betyda att exportörerna kan besparas en stor kostnad samt öka deras utlossningsflexibilitet genom rederiets moderna tonnage.

För att skaffa underlag för framtida värderingar stuvade man denna gång 5:ans lucka med palletiserad last och som många känner till är SNOW-fartygen utrustade med vertikala, rörliga skott och är sålunda utmärkta för palletiserad last.

Slutligen kan nämnas, att för att undvika skador på lasten samt för att snabbt skapa utrymme för stuveriarbetarna med utrustning, hade man i lastningshamnen låtit pre-slinga pallar och ställt dessa i lucköppningarna.

Personnytt

Till direktör har utsetts *Rolf Bergkvist*, f. n. vid Sven Salén (UK) Ltd. och Whitco i London, samt *Nils Friberg*, chef för tankrederiets driftsavdelning.

Till överingenjörer har utsetts *Arne Gellermark*, chef för torrlastrederiets driftsavdelning, samt *Berndt Lindoff*, chef för kylrederiets driftsavdelning.

Per Welin tillträdde den 15 maj en nyinrättad befattning vid koncernstabens inom Salénrederierna. Hans arbetsuppgifter ligger huvudsakligen inom oljesektorn, där Saléns deltar i skilda projekt för bl. a. oljeledning. Welin kommer närmast från Göteborg där han varit chef för bankens industriavdelning.

Carl Bark tillträdde den 15 maj en befattning inom Salénrederierna som assistent till administrativ direktör med bl. a. utredningsuppdrag gällande såväl ombordanställda som landpersonal. Bark kommer närmast från Svenska Philips, där han varit biträdande personaldirektör.

"Vishamn" vann säkerhetsligan 1972

Torrlastrederiets fartyg fortsätter att vara framgångsrika när det gäller den s.k. säkerhetsligan — tävlingen om det säkraste fartyget i Salén-flottan. 1971 var det "Kungshamn" som tog hem segern och när siffrorna nu blivit klara för 1972 visade det sig att "Vishamn" placerat sig som klart bästa fartyg och lade därmed beslag på de 1.000 kronor, som är den årliga tävlingens förstapris. Tvåa blev ännu ett torrlastfartyg, "Segerö", som fick sin fritidskassa förstärkt med 750 kronor och trea "San Bruno", som erhöll 500 kronor.

För alla Salén-fartyg anmäldes totalt 274 olycksfall under det gångna året, vilket innebär 0,14 olycksfall per årsarbetare, en siffra som i det närmaste är identiskt med 1971 års. De av olycksfall föranledda sjukdagarna uppgick till 2.745 eller 1,4 dagar per årsarbetare, även denna siffra ungefär motsvarande den för 1971.

Under året avled beklagligtvis en person till följd av olycksfall. Inga fall med bestående invaliditet inträffade.

Här följer listan över de 15 bästa fartygen med angivande av de framräknade relationstalen.

1. Vishamn	1,6
2. Segerö	3,3
3. San Bruno	3,7
4. Sea Serpent	3,7
5. Seven Stars	4,0
6. Foglarö	4,7
7. Biskopsö	4,8
8. Kungshamn	4,8
9. Ledarö	4,8
10. Atitlan	5,9
11. Husarö	8,0
12. Sea Swallow	9,6
13. Sven Salén	10,0
14. Arawak	10,6
15. Singö	10,6

Salén-Nytt och P-listan till alla rederianställda

I syfte att öka möjligheterna för anhöriga till de ombordanställda att följa det som händer i fartygen och inom företaget kommer Salén-Nytt och Personallistan i fortsättningen att sändas till alla rederianställdas hemadresser. Detta kommer att ske oberoende av om den anställde befinner sig till sjöss eller är hemma på ledighet. Vi inleder den nya distributionsrutinen med nästa nummer av Salén-Nytt och med nummer 3/73 av Personallistan, som utkommer omkring 8 juli. Om det skulle visa sig att någon inte får de båda publikationerna enligt ovan, ber vi vederbörande meddela detta till Ingrid Akselsson på informationsavdelningen.

Chiquita-tävling

Tidningen Allers utlyste tillsammans med Chiquita i höstas en bananrecept-tävling. Ett par tusen recept kom in och juryn åter sig just nu igenom dessa för att kunna kora den lyckliga vinnaren.

Parallellt hade också anordnats en exponeringstävling för Chiquita bland butikernas folk. Slutstriden i denna tävling blev hård och Tempo i Kristianstad utsågs slutligen som den mest värdiga segraren. Affärschefen Ingvar Ström och medhjälperkan fru Inga Hallberg ser nu fram mot att få utnyttja sitt pris: En tvåveckors flygresor till Västindien.

Malma Gård ligger vackert och har gamla anor. Huvudbyggnaden tillkom under första hälften av 1700-talet och är nyrenoverad och i mycket gott stånd. Även de andra byggnaderna, kallade Sjövillan och Ekbacken, är nästan helt nyrenoverade med moderna kök och toalettutrymmen.

Bra förbindelser

Avståndet till den nya fritidsgården är 40 km från Stockholm via Gustavsberg och Strömme bro. Vägarna är bra. Sommartid går det bussar alldeles i närheten under tiden fredag-söndag, vilka utgår från Slussen.

Tillgång till anläggningarna har befäl och rederianställt manskap, kontorsanställda samt pensionärer i Salénrederierna och Sven Salén AB, alla med eller utan familjer eller andra anhöriga. Alla är lika välkomna.

Villor för familjer

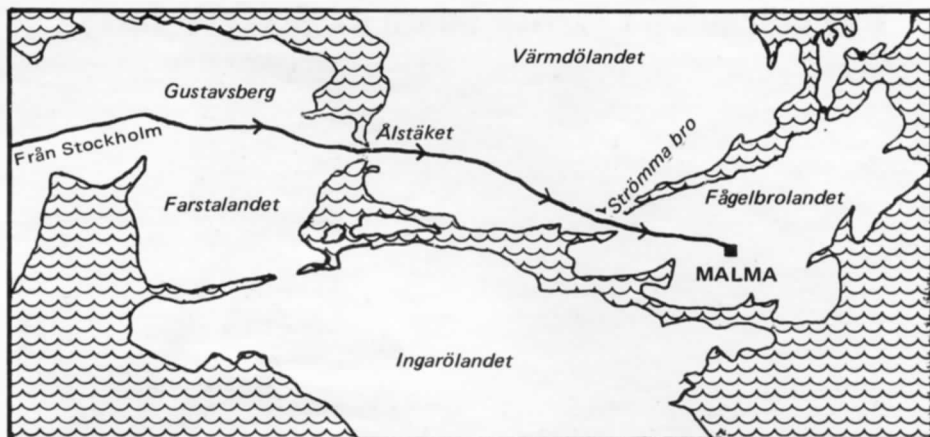
Första säsongen blir delvis en försöksperiod för att få erfarenheter inför framtida ev. utbyggnad. F.n. pågår möblering av byggnaderna samt utredning av skötseln av ångar och skog. Villorna möbleras för familjer om tillsammans fem personer och ställes till förfogande efter ansökan till personalintendenten. Gemensam mathållning är inte planerad – utom kanske vid speciella tillfällen – utan blir normalt de besökandes ensak att ordna själva.

Huvudbyggnaden kommer i sommar att hållas öppen för dagbesökare med tillgång till köket samt för tillfälliga "ensamma", förhandsanmälda nattgäster som även får tillgång till samma kök.

Bad, tennis och småbåtar

Vid Storsjöns strand ligger en bastu med omklädnadsrum. Där finns tillgång till bra strand för bad i härligt vatten. En i närheten belägen tennisbana har idrottsföreningen lovat göra i ordning och ta hand om. Likaså avser intresserade från denna förening att anlägga en terrängbana om ca 2 1/2 km, med utgång från bastun, som t.v. får bli omklädnadsrum även för denna aktivitet. Badminton, kroket och bocchia skall också anskaffas. Sportfiske kommer att kunna erbjudas enligt vissa regler med hänsyn till krav på sund och framsynt fiskevård. Skogsområden finns det gott om på Malma och i dess omgivning för den som vill ströva omkring på egen hand.

Nere vid Saltsjön – Malmafladen ställs bryggan i ordning och läggs några bojar ut för besökare. Även en angoringsboja skall stå till förfogande i sommar. Två roddbåtar och tre optimistjollar kommer att finnas i Storsjön.



Malma ligger 40 km från Stockholm. Vägen går över Gustavsberg och Strömme bro.

Stugfogdar efterlyses

Personalintendenten Bo Burendahl efterlyser några intresserade frivilliga som kan hjälpa till som stugfogdar några helger var i sommar. Uppgiften består i att hålla reda på nycklar, spel, det gemensamma köket o.dyl. samt se till att det låses när besökarna gett sig av på söndagskvällen.

Den som råkar ha enstaka hela och praktiska inventarier "till övers", t. ex. radioapparat, idrottsredskap, fiskegrejor el. dyl., som han eller hon kan tänkas vilja bidra med för gemensamt utnyttjande, är givetvis likaså välkommen att anmäla detta till intendenten.

Hamnanläggning planeras

Den framtida utvecklingen av anläggningen är naturligtvis beroende av i vilken utsträckning de användes men även av idéer och initiativ och i vilken omfattning frivilliga krafter ställer upp inom olika områden.

Det är företagsledningens förhoppning att anläggningarna på Malma skall visa sig bli en god tillgång för avkoppling, idrott och motion i olika former och efter skilda önskemål för så många som möjligt av personalen. Förutsättningarna för ett variationsrikt utbud på aktiviteter och fritidsbostäder är goda året runt.

Om villorna kommer till god utnyttjning avses successivt nya enfamiljsstugor att tillkomma. Likaså tänker man sig anlägga parkeringsplatser, samlings- och lekplatser utomhus samt en samlingslokal under tak att användas i händelse av dåligt väder. Vidare erfordras utbyggnad av toalettöverskåp och omklädnadsrum. I anslutning här till kan man tänka sig tillkomst av lokal för motion, bordtennis, skivstångsgymnastik m m. En hamnanläggning vid Malmafladen för sommarförläggning av de anställdas båtar till ett antal av ca 40 st. ligger inom planerna. Vid en tillväxt enligt vad här skisserats måste troligen en tillsynsman anställas men utövändet av motion och idrott måste alltså drivas av frivilliga entusiaster.

Invigning den 26 maj

Personalstiftelsen, som äger anläggningarna, kommer att inbjuda hemmavarande ombordanställda och alla kontorsanställda att tillsammans med anhöriga besöka och bekanta sig med Malma Gård lördagen den 26 maj. Särskild inbjudan kommer att utfärdas. Förtroenderådet tänker då ordna med utspisning och idrottsföreningen ordna möjligheter till motion i form av löpning, tennis, badminton, promenader m. m. samt bastubad.

Jogga på bryggan

När "Sea Sapphire" fick ombord sin senaste sändning av proviant, stores och reservdelar fanns det även ett par rejäla skumgummiplattor med, som av namnet att döma – Jogga-Jogga – i första hand var tänkta som ett hjälpmedel till att hålla spänsten uppe och fettvalkarna borta. Men nautikerna ombord upptäckte att plattorna även kunde användas på annat sätt, nämligen som underlägg när de tog sol-, stjärn- och planethöjder. Det visade sig att plattorna absorberade skakningarna i fartyget förbluffande bra. På bilden ser vi fartygets befälhavare, Hans Östberg, på Jogga-plattan.



Trivseln ombord togs upp vid Loviksträff

Vårens sedvanliga informationsträff för Salén-befäl på Lovik hölls under tiden 7–11 maj med deltagande av 12 befäl från tankrederiet, 10 från kyl- och 9 från torrlastrederiet, eller sammanlagt 31.

Som vanligt hölls föreläsningar dels av företagets egna krafter och dels av en rad gästföreläsare. Peder Sjögren ledde diskussioner och övningar i samarbetsmetodik, Torsten Munter från Berga redogjorde för och visade olika metoder vid chock och återupplivning med hjälp av oxyvacapparat och Bengt Erik Stenmark från Sjöfartsverket talade om arbetarskydd ombord och skyddsombuds funktion i

svenska fartyg. Om brandorganisation och brandövningar orienterade Tore Hagström från Clipper Line, Hans-Erik Werthén vid Göteborgs Universitet redogjorde för resultatet av den välbekanta undersökningen om de ombordanställdas trivsel och arbetsförhållanden och Kaj Janérus från Redareföreningen tog upp frågor beträffande avtalstolkningar och hur man för arbetstidsjournal.

I anslutning till Loviks-träffen delades minnesgåvor ut till tre pensionerade sjöbefäl, nämligen till Lars Mattsson, Allan Olofsson, Emil Nilsson och Thore Edenroth.



Följande befäl deltog i träffen:

Hilbert Jakobsson, Christer Ström, Hans Hermansson, Sven Nyberg, Carl-Erik Dahlberg, Sven Widell, Karl-Erik Pettersson, Oskar Skjæveland, Kurt Ringblom, Benny Jörgensen, Nils Sparre, Åke Eriksen, Nils Kristiansson, Karl-Johan Melan-

der, Aatos Nummelin, Fred Nilsson, Lars-Erik Larsson, Bo Wideman, Hans-Erik Borgström, Guy Munck, Åke Saming, Stig Ehrlander, Lars Johansson, Gunnar Sinclair, Staffan Hartzell, Hans Faugust, Lars Österman, Stig Thomasson och Leif Henningsson.

On way again – with

loaded pockets



"På väg igen – med fickorna fulla" lyder i översättning rubriken till bilden ovan, som visar överstyrmann Börje Gröndahl på "San Benito" dagen efter det att han kammat hem en avsevärd summa pengar på Wrest Point Casino i Hobart, Tasmanien. Enligt "The Mercury", en australisk tidning, varifrån vi tagit oss friheten låna bilden, spelade Börje fransk roulette och började vackert med en insats av en dollar och tog hem åtskilliga tusen dollar i vinst innan det var dags att återvända till "San Benito" för att törna till. "Ingen ombord gick egentligen lottlös från detta syndens näste i Hobart. Man hör dagligen små fåglar sjunga om både stora och små vinster" skriver Bertil Crafoord som en kommentar till strandhugget på casinot.

Asfalttanker från Sölvesborg till Nynäs

Vid Sölvesborgs Varv döptes den 3 maj asfalttankern "Framnäs" om 5.075 tdw för AB Nynäs-Petroleum. Dopet förrättades av fru Ellen Mortensen, Köpenhamn, i närvaro av direktör Bo Axson Johnson och hovrättsrådet Allan Björklund, John-

sonkoncernen, Finnbodachefen Sven Johansson och ett stort antal gäster representerande beställarna, varvet, Saléns, lokala myndigheter, Sjöfartsverket, Vägverket och massmedia.

Inom några veckor sker leverans av det

nya fartyget, som sedan skall sättas in i trafik mellan Nynäs' raffinaderier i Nynäshamn, Göteborg och Malmö till de olika distributionsdepåerna runt den svenska kusten.

"Framnäs" är försett med fristående, isolerade tankar. Förutom att de ger god värmeekonomi – asfalt transporteras vid temperaturer upp till 225 grader C – är de förmånliga ur miljösynpunkt. En ev. bordläggningskada medför inget läckage av lastolja.



Varvschefen omgiven av gudmodern med make och Bo Axson Johnson med maka.

m/s "Framnäs" har följande huvuddata:

Längd ö.a.	122,83 m
Längd mellan p.p.	113,64 m
Bredd, mallad	15,60 m
Djupg., mallat	5,72 m
Lastkapacitet	4.782 m ³
Dödvikt	5.075 ton
Fart	14,4 knop

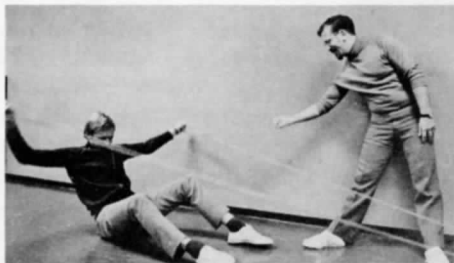
Ny omgång motionsledare utbildad



Kursdeltagarna samlade på torget i Norrtälje: Göthe Ellemar, Hans Andersson, Åke Saming, Lars Danielsson, Ulf Sandgren, Lars-Göran Lindström, Willy Elg, Åke Berglund, Sten-Ove Jönsson, Rune Bennarsten, Björn Berneffell, Sixten Esberg och Allan Pettersson.

I maj förra året anordnades en motionsledarkurs i Norrtälje då 12 av våra ombordanställda under en vecka fick lära sig ett och annat om hur man leder motionsverksamhet ombord. Men en svala gör ingen sommar och häromveckan var det dags för en ny kurs.

Även denna gång samlade kursen 12 deltagare. Göthe Ellemar från Handelsflottans Valfärdsråd fungerade som kursledare och svarade för genomgången av regler samt hur man lägger upp olika övningar och tävlingar. Professor Arne Ljungqvist från



Hans Andersson och Willy Elg i muskelträning.

Karolinska Institutet föreläste om de medicinska aspekterna på konditionsträning och motionsidrott samt om sjukdomar och skaderisker i samband härmed och gymnastikdirektör Anders Lundin från GIH svarade för testledarutbildningen. Varje dag stod också simning och livräddningsövningar på programmet. Deltagarna fick avslutningsvis också döma en bordtennismatch mellan lag från finlandsfärjorna Apollo, Diana, Svea Regina och Botnia.

Testledarcertifikat

Efter genomgången kurs känner sig säkert deltagarna nu bättre rustade att i fartygen hjälpa till med att hålla de ombord-

varande i fysiskt trim genom att anordna exempelvis motionsgymnastik, bordtennistävlingar och friidrottstävlingar med de begränsade och speciella möjligheter som står till buds för sjöfolk. Motionsledarna skall också kunna tolka reglerna för olika idrotter och lära ut dessa samt ge instruktioner i hur olika redskap skall användas. Ledarna skall även känna till en del om medicinska aspekter på konditionsträning och många av dem har testledarcertifikat och kan utföra konditionstest med ergometercykel.

Från rederiets sida kommer det att göras ansträngningar för att på olika sätt stödja motionsledarna i deras arbete i övertygelse om att deras insatser ombord skall kunna ge värdefulla bidrag till den allmänna trivselen i fartygen.

En motionshandledning i form av en A4-pärm håller på att förberedas med protokollstyper, regler, tabeller och nyttiga adresser. Denna pärm kommer att tillställas samtliga motionsledare och telegrafisten i varje fartyg eftersom denne ofta ansvarar för fritidskassan.

Saléndräkt

De som är intresserade kommer också att kunna rekvirera en idrottsdräkt till självkostnadspris från inköpsavdelningen i Göteborg. Träningsoverallen kommer att vara av vindtät typ i blå färg med Salénmärket på bröstet och texten Salénrederiernas IF på ryggen. Idrottsbyxan blir vit och tröjan blå samt försedd med Salénmärket. Naturligtvis kan även landanställda rekvirera denna utrustning, men beställning måste då göras via idrottsföreningen. Priset på idrottsdräkten är ännu inte klart.

"Pacific Wasa" tvåa i Neptuniaden

I Neptuniaden 1972, Valfärdsrådets stora satsning på allaktivitet i svenska handelsfartyg, har avgjorts och segrare blev Gränges "Pajala". Som god tvåa placerade sig "Pacific Wasa", som fick många goda poäng bl. a. för fartygets egen tidning, och även "San Blas" höll sig väl framme och erhöll hedersomnämmande.

Valfärdsrådet har motiverat beslutet att placera "Pacific Wasa" på andra plats på följande sätt: På kort tid har en innehållsrik verksamhet under fritid med idémässigt rika variationer byggts upp ombord.

Vi bugar oss för alla de ombord i fartygen som medverkat till de fina insatserna och ber att få gratulera!

KM i pingis hos Wiklunds

Hos Wiklunds säljer man inte bara Toyota bra — man spelar även bordtennis med framgång. Nyligen avgjordes klubbmästerskapet i grenen bland 30 deltagare, som efter att först ha rankats i seriespel under vinterns lopp ställde upp till slutlig



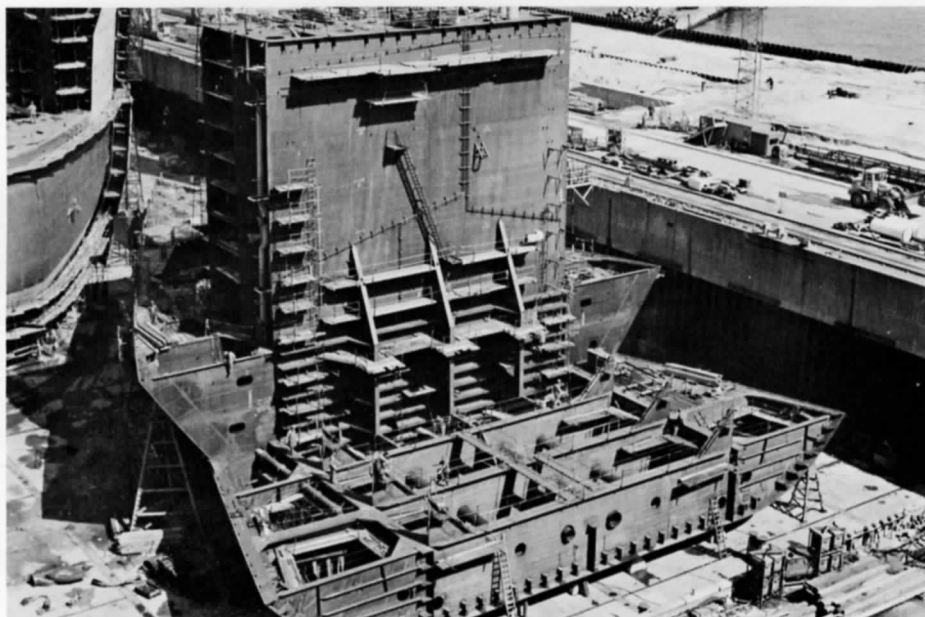
grand final. I denna segrade inte helt oväntat Willy Wirström, som på bilden ses ta emot det välförtjänta priset, vilket liksom övriga priser skänkts av företaget. Finalen omramades av festliga arrangemang och stort publikintresse.

Buss till Göteborg

I anslutning till färjornas avgång och ankomst kör Tor Line med buss från och till Stockholm och även sådana som inte avser att resa med någon av färjorna kan boka in sig. Resan tar cirka 7 timmar och kostar 70 kronor t/r. För enkel resa är priset 35 kronor och för barn tillämpas halva biljettpriiser. Bokning kan ske på något av Tor Lines kontor.

Tidtabellen är denna: Från Stockholm söndag 07.00, måndag 10.00, torsdag 07.00 och fredag 09.00. Från Göteborg söndag 14.30, måndag 18.00, torsdag 14.30 och fredag 17.00.

Sista paret ut...



Första veckan i maj togs den här bilden på Kockums. Den visar delar av pumprummet av vårt nybygge 541, som skall levereras i början av oktober i år. Till vänster på bilden syns en del av stäven på en Esso-tanker i samma serie, som skall docka ut på försommaren och levereras

kort tid därefter. I samband med utdockningen kommer även 541:an att flyta och bogseras då till bakre delen av dockan för att ge plats för pumprummet till den sista av våra tankfartyg i 255.000-tonsklassen, nybygge 544. Detta kommer att levereras i december i år.

Saléns med i ännu ett oljeletningsbolag

Utöver medlemskap i det konsortium, som skall borra efter olja på ön Hopen vid Spetsbergen, har Saléns även gått in som intressent i ett aktiebolag för prospektering och utvinning av olja och naturgas, i vilket Vattenfall och LKAB tillsammans disponerar över 50 % av aktierna. På den enskilda sidan skall förutom Saléns, vars andel är 20 %, OK gå in med 15 % samt Asea, Johnsons och KemaNord med 5 % vardera.

I första hand skall bolaget bedriva prospekteringar i Nordsjön och angränsande havsområden. Under den första femårsperioden beräknas intressenterna komma att bidra med 100 miljoner kronor tillsammans.

Förberedelserna för förestående borrarningar på Hopen fortskrider helt programenligt. Den arktiska sommaren är som bekant kort och det gäller att snabbt få nödvändig borrarutrustning, bostäder, förnödenheter och tusen andra saker på plats så fort som möjligt. En första rapport från dessa inledande förberedelser är vi här i tillfälle att återge – en rapport som i sin kärnhet inte saknar den spänning och dramatik som kännetecknar många klassiska skildringar av och om berömda upptäckare i de arktiska regionerna. För att inget skall gå förlorat av språkets valör återger vi originalrapporten på engelska, konsortiets vardagsspråk.

On March 16th the ice-reinforced vessel "Norhope" left Tromsø heading for Edgeøya with the advance crew of 12 men and a helicopter (Lama) on board.

The first drifting ice has been encountered 20 nautical miles south of Sørkapp two days later.

On March 20th the "Norhope" had a position 30 miles off Kvalpynten (southwest tip of Edgeøya). The temperatures were -30 centigrade and the "Norhope" ran with half a mile per hour through the ice having a thickness of about two feet. It had been attempted in this stage already to reach the camp Finabravo by helicopter. But due to failure of the fuel

pump the helicopter was not ready for work.

Meanwhile the ship continued sailing to Russebukta which was reached on March 23rd. Spare parts for the helicopter were dropped by a small plane on March 25th. The repair was successful and unloading the advance crew and the equipment could be done.

The "Norhope" left Russebukta on March 26th, 19.00 hrs, after unloading operations and reached Tromsø after 5 days.

On Edge preparations have been started for transportation of the equipment to shore.

Alla tidsstämplar på Finnboda

I förra numret av Salén-Nytt meddelades att närvarostämpling skulle införas vid Götaverkens huvudkontor. Detta har föranlett påpekande från anställda vid Finnboda Varf, som gärna vill ha framfört till Salén-Nytts många läsare, att alla anställda vid Finnboda sedan lång tid tillbaks närvarostämplingar utom VD. Och på det gamla, nu nedlagda Ekensbergs Varv, infördes närvarostämpling för alla tjänstemän och arbetsledare inkl. VD redan i början av 40-talet.



Toyota ökade 30% 1972

Försäljningen i Sverige under året resulterade i 3.000 sålda bilar – en ökning med ca 30% från föregående år.

För att möta den allt hårdare konkurrensen har Salén & Wicander AB som första generalagent i Sverige infört "Toyotas trygghetspaket", som innehåller följande fyra garantier:

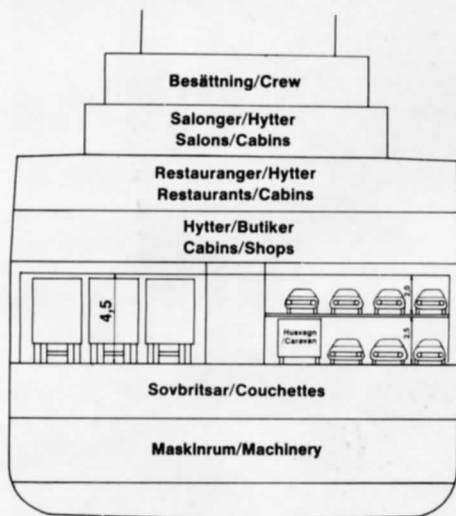
- 3 års vagnskadegaranti
- Trygghetsgaranti
- Fabriksgaranti 12 månader eller 2.000 mil
- 3 års rostskyddsgaranti

Det unika med Toyotas trygghetspaket är trygghetsgarantin, som innebär att köparens amorteringsansvar övertas vid sjukdom, olycksfall eller dödsfall. Drabbas köparen under amorteringstiden av fullständig arbetsoförmåga, som varar längre än 90 dagar – träder garantin i kraft och betalar de amorteringar, som förfaller till betalning efter karenstiden (på 90 dagar) – under sjuktiden. Köparen är ej återbetalningsskyldig. Alla fyra garantierna ingår i bilens pris.

Tor Lines nya kryssningsfärjor kommer att göra 26 knop.

Tor Line beställde i februari två kombinerade passagerar-/lastfartyg av en ny avancerad typ vid det västtyska varvet Lübecker Flender Werke i Lübeck. De båda fartygen, som skall ersätta "Tor Anglia" och "Tor Hollandia", kommer att innebära en ökning av passagerarkapaciteten med ca 50 % till 1 200 passagerare och av lastkapaciteten med ca 70 %. Färjorna blir 180 meter långa och får en toppfart av 26 knop, vilket gör dem till Europas största och snabbaste i sitt slag.

De senaste fem årens positiva utveckling ligger till bas för denna satsning på ett andra generationens passagerarfartyg.



Den ekonomi som möjliggörs av storleken och farten hos dessa två avancerade fartyg bör bidra till att hålla sjötransporten av passagerare och frakt konkurrenskraftig under en lång framtid.



Den svenska utlandsresenären söker i allt större utsträckning ett alternativ, eller komplement, till badsemestern längre söderut. På motsvarande sätt blir Sverige för varje år som går mer och mer populärt som resmål för engelsmän, holländare, belgare och fransmän. Tor Lines nya kryssningsfärjor blir en jättesatsning på bl. a. denna utveckling inom reseindustrin. Det blir sålunda genom den förkortade överfartstiden och den kraftigt förbättrade komforten ombord, en avsevärd standardhöjning för Tor Line-resenärerna.

De nya fartygen blir en kombination av ett modernt och bekvämt passagerarfartyg och ett avancerat lastfartyg. Bl. a. tack vare lastning/lossning av last resp. passagerarfordon från två olika delar av fartyget är avsikten att genomföra en turlista med högst 4 timmar vid kaj.

Bland detaljer i passagerarinredningen kan nämnas att samtliga hytter får privat toalett och dusch och utrustad med hel-

täckningsmattor. Sängarna står bredvid varandra i 2-bäddshytter. Passagerarutrymmena är i stor utsträckning flexibla för att möjliggöra bästa möjliga utnyttjande under resp. säsong, bl. a. med tanke på konferenser. Matsalarna för ca 300 gäster vardera blir dels för betjäning, dels för självbetjäning. Stor vikt kommer att läggas vid att fartygen i sin helhet får en låg ljudnivå.

Besättningen får en mycket hög boendekomfort. Samtliga hytter får toalett/dusch och är med få undantag enkelhytter. Dessa, liksom övriga besättningsutrymmen, är placerade högt upp i fartyget.

Fartygen kommer att levereras våren 1975 och 1976. Beställningen har förmedlats av Sven Salén AB i Stockholm och den totala investeringen beräknas till ca 250 milj. kronor.

1-1 i teleschack "Singö"-rederiet

Som säkert många kommer ihåg spelades förra året ett parti tele-schack mellan besättningen i "Singö" och Saléns schack-



"Singö" förbereder sista draget.

klubb. Det gick till på så sätt att dragen "hängdes på" de ordinarie telegrammen mellan rederiet och fartyget. Första partiet blev en segsliten historia, som till sist rederisterna vann.

Nu har emellertid "Singö" tagit en oblodig revansch i ett parti, som var ytterst spännande och drog ut på tiden än mer än det första. Trots att Filip Anger, klubbens grand old man, ställde upp på övertid – han gick i pension vid årsskiftet – lyckades det inte för landfolket att upprepa segern från förra året.

Medlemmarna i rederiets schackklubb tycker att matcherna mot "Singö" varit spännande och stimulerande och ser nu gärna att fler båtar hör av sig. Gunnar Johnson skall i så fall kontaktas.

Snabb sjöman i Vasaloppet

Trots ett miserabelt före ställde fem man från Saléns upp i årets Vasalopp. Det var ju jubileumsår och då gällde det att inte svika. Förutom det vanliga gänget startade för första gången en aktiv sjöman för Saléns. Det var Torbjörn E. Algotsson, som hade mönstrat av från sin 2:e maskinist-tjänst ombord "Sea Swan" i januari och förberett sig väl iland för det tuffa loppet.

Ombord hade han dessförinnan sprungit många däcksmil för att stärka konditionen. Och att han hade tagit träningen ordentligt på allvar framgår klart av resultatet: 884:e man med tiden 6.52.55!

Resultat:

884) Erik Algotsson	6.52.55
2081) Birger Simonsson	7.52.54
4903) Stig Svensson	9.51.18
5003) Gunnar Lindbergh	9.56.31
7143) Valter Axelsson	11.53.28

Får vi manne se flera av våra sjöfarare i fädrens spår mellan Sälen och Mora nästa år?

SALÉN-NYTT

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