



SALÉN NYTT

NR 3 - JUNI 1973 - ÅRG. 6

"Sea Swan" i Hamburg

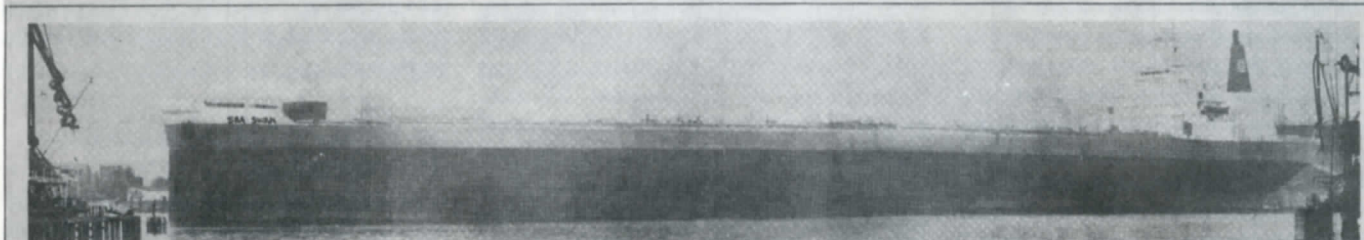
Telefon 3471 • Für Anzeigen 351011

Hamburger Abendblatt

Sonnabend/Sonntag, 2./3. Juni 1973

UNABHÄNGIG • Hamburger Fremdenblatt • ÜBERPARTEILICH

Nr. 127/22. W./26. Jahrgang/60 Pf C 3390 A



Flera bogserbåtar hjälpte till att få "Sea Swan" på plats. Här har fotografen fångat ett par av dem genom ett av gatten.

När "Sea Swan" för en tid sedan anlöpte Hamburg för att docka in vid Blohm & Voss väckte fartyget synnerligen stor uppmärksamhet i massmedia. Fartygets ankomst följdes av alla stora tidningar, radio och TV och tusentals människor kantade kajerna för att närmare ta den väldiga i skärskådande. En av tidningarna, Hamburger Abendblatt, bedömde händelsen så intressant att man slog upp en bild av fartyget över första sidans samtliga 7 spalter. I texten nämndes att "Sea Swan" är tre gånger så lång som Hamburgs största hotell, Loews Plaza, är högt och att fartyget är 69 meter längre än höjden på Hamburgs TV-mast.

Det kan vara en kinkig historia att manövrera ett fartyg av "Sea Swans" dimensioner till kaj genom trånga passager. Här ses en tysk lots ge order via walkie-talkie medan befälhavaren, Karl-Evert Ström, avvaktar.



"San Bruno" i räddningsaktion för sjunkande grek

Enligt uppgifter från en internationell pressbyrå räddade "San Bruno" i midsommardagarna besättningen från ett grekiskt fartyg som hade kolliderat med en annan grek utanför den mexikanska kusten. Denna uppgift visade sig vara felaktig så tillvida som "San Bruno" i själva verket aldrig hade anledning att bistå besättningen från det sjunkande fartyget, vilken redan tagits ombord i det andra grekiska fartyget. Kapten Kaj Karlsson, befälhavare på "San Bruno", meddelar följande i anslutning till det inträffade:

"Erhöll nödmeddelande att fartyg kolliderat i position N 31 W 117. Vi var nära platsen och stävade dit. Tätt dimma rådde. Efter två timmar siktade vi grekiska "Marina L" med stort hål i

bogen. Två livbåtar låg nära henne. Via radio meddelade "Marina L" att det andra grekiska fartyget, M/S "Theokeetor" sjunkit men att besättningen blivit räddad av "Marina L". Vi ville ta de räddade till hamn, men de skeppsbrutna ville stanna på "Marina L". Vi cirklade runt olycksplatsen och fann en tom livbåt och en livflotte samt en del vrakspillror. "Marina L" meddelade oss att assistans ej var nödvändig men önskade position. Vi lämnade position och försäkrade oss om att alla var räddade och ombord i "Marina L" och fortsatte sedan resan till Long Beach. "Marina L" fortsatte sin resa mot San Pedro för reparation."



Hans Laurin, Götaverkens VD, har ordet

Liksom förra året återger Salén-Nytt här väsentliga delar av Hans Laurins kommentarer i Götaverkens personal-tidning "Skeppsbyggaren" till det gångna årets verksamhet.

Det går att räkna ekonomiska resultat för ett företag på olika sätt utan att man kan säga att något är felaktigt. Den kommuniké som för någon tid sedan skickades ut via massmedia talade om en förlust före s k bokslutsdispositioner och skatt på 109 milj. kronor. En försämring med 79 milj. kronor jämfört med 1971. Jag kommer i den här artikeln att påstå att det "riktiga" resultatet för 1972 är en förlust på 61 milj. kronor och att detta är en *förbättring* med 11 milj. kronor jämfört med året innan.

Det är varken ett försök att skämta med läsaren eller att dra dimridåer över ett i och för sig mycket dåligt ekonomiskt resultat. Det ligger i stället till så att de siffror jag baserar resonemanget på i denna artikel är det företagsekonomiskt riktiga resultatet. I det formella bokslutet kommer andra faktorer in. Vad som framför allt förrycker jämförelsen mellan de båda åren 1971 och 1972 är att vi 1971 inte hade möjlighet att göra avskrivningar, medan vi 1972 tog igen skadan med hjälp av bidragen från rekonstruktionen. För att ytterligare försvåra det hela har vi haft ett långt redovisningsår på 18 månader från 1 januari 1971 till 30 juni 1972 och ett kort redovisningsår omfattande 1 juli till 31 december 1972.

1972 års resultat jämfört med förväntningarna

I början av 1971 gjordes en rad utredningar beträffande Götaverkens situation och framtid. Salén gjorde en egen utredning, som delvis var en sammanfattning av alla de andra. Vi har vid olika tillfällen jämfört utfallet med de beräkningar som där gjordes och som öppet redovisades i Sture Ödners och min artikel i Skeppsbyggaren nr 3/1971.

För 1972 ser jämfö

Mkr	Förv. nettores.	Redar- bidrag	Faktiskt resultat -72	Total förbättr/ försämr	Varav förb. ränten.	Varav förb. rörelseres.
Arendalsvarvet	- 97,7	+40,8	-74,3	-17,4	+23,1	-40,5
Öresundsvarvet	- 31,4	+12,2	+12,9	+32,1	+14,6	+17,5
Reparation	- 11,3		- 2,9	+ 8,4	+ 2,4	+ 6,0
Motor	- 13,7		+ 9,9	+23,6	+ 3,1	+20,5
Ångteknik	- 6,3		+ 6,9	+13,2	+ 4,2	+ 9,0
Övrigt	+ 0,6		+ 2,5	+ 2,1	+ 2,8	- 0,7
Summa	-160,0	+53,0	-45,0	+62,0	+50,2	+11,8

Ändrade avskrivningsprinciper -16,0
Faktiskt resultat -61,0

Slutsiffran, 61 milj. kronors förlust, är alltså det resultat som vi egentligen har uppnått, när man går efter kalkylmässiga avskrivningar och faktiska räntekostnader. Det är i stort vad andra företag skulle redovisa som sitt resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Av tabellen framgår att året gick 62 milj. kronor bättre än bedömningen från april 1971. I Skeppsbyggaren nr 2/1972 fanns en artikel, där jag kommenterade resultatet för 1971. Motsvarande jämförelse gav den gången också en förbättring om 62 milj. kronor. Det är faktiskt inget tryckfel utan en lycklig slump. 1971 var förbättringen av rörelsenettet 37 milj. kronor och finansnettot 25 milj. kronor, medan finansnettot 1972 svarade för den övervägande delen, 50 milj. kronor. Förbättringen av rörelseresultatet har således inte varit lika stark. Det beror i första hand på Arendalsvarvet, till vilket jag återkommer litet längre fram.

Götaverken Arendalsvarvet

Mina kommentarer i Skeppsbyggaren och Talröret våren 1972 andades en stark tillförsikt att alla de åtgärder som vidtagits skulle ge snabba, positiva effekter. Så har ännu inte blivit fallet. Resultatförsämringen har dessutom fortsatt de tre första månaderna 1973. Visserligen har vi hållit leveransprogrammet och därigenom kunnat undvika de stora förluster som följer av uteblivna täckningsbidrag till de fasta omkostnaderna. Men detta har skett till priset av högre kostnader. Sålunda har inköp av legoarbeten behövt ökas. Antalet entreprenadfolk har inte kunnat hållas nere på önskvärd nivå, även om siffran är betydligt lägre än 1970 och 1971. Ändå har vi haft en glädjande utveckling av tillgången på egen arbetskraft. Antalet kollektivanställda är nu i maj 1973 uppe i 2 900 att jämföra med 1 600 man i april 1971. 600 av dessa är under utbildning. Nettotillgången har emellertid inte förbättrats lika mycket, eftersom frånvaron fortsatt att stiga.

Personalrekryteringen fortsätter att gå bra, även om vi fortfarande har stor brist på utbildad personal. Det finns goda chanser att vi kan komma upp till ett läge där vidare ökning inte längre är önskvärd. Trots den allmänna konjunkturförbättringen finns det skäl att tro att omsättningen av personal skall sjunka, och att vi inte ska behöva råka ut för samma krisartade överhettning på arbetsmarknaden som 1969/1970. Samtidigt går just nu — maj 1973 — byggnadsprogrammet in i ett lugnare skede. Allt detta bör kunna ge en större stabilitet åt förhållandena på Arendalsvarvet.

Öresundsvarvet

Med risk för enformighet kan jag upprepa att Öresundsvarvet åter haft ett bra år med bättre resultat än väntat, både programmässigt och ekonomiskt.

Öresundsvarvet har således, till skillnad från Arendal, arbetat under stor stabilitet. Investeringsnivån har varit mycket låg. Men förändringar måste på sikt komma till stånd för att inte ett företag eller en enhet skall halka efter i utvecklingen.

Götaverken Reparation

Av ovanstående tabell framgår att reparationsvarvet i Göteborg gick bättre än väntat men inte heller i fjol uppnådde full lönsamhet.

Götaverken Reparations anläggningar är mycket åldersstigna och utgör i stor utsträckning de ytor, byggnader och maskiner som lämnades kvar när nybyggnadsverksamheten flyttades ut till Arendal på 60-talet. För närvarande görs en ansiktslyftning, som tar bort de värsta olägenheterna från bl a miljösynpunkt. Men trots detta är anläggningen så försämrade och illa anpassad till modern reparationsverksamhet att man knappast kan kräva god lönsamhet. Reparationsvarvet står därför först på listan över större planerade investeringar.

Götaverken Motor

Denna resultatenhet uppvisar en god förbättring av de tidigare mycket dåliga rörelseresultaten. Även här spelar det säkert en stor roll att året varit mycket stabilt. Personaltillgången har varit tillräcklig, och beläggningen av kända motormodeller har varit hög. Kostnaderna för utveckling och konstruktion har sjunkit starkt som en följd av beslutet att lägga ner Götaverkenmotorn och inleda samarbete med Burmeister & Wain. De indirekta kostnaderna har dessutom kunnat nedbringas.

Som bekant har under flera år diskussioner förts mellan de svenska varven beträffande möjligheterna till samarbete inom tillverkningen av långsam gående dieselmotorer. Ett avtal undertecknades i april 1973 mellan Eriksberg, Uddevalla-varvet, Götaverken och Kockum. Av dessa är de tre första numera licenstillverkare för Burmeister & Wain.

Götaverken Ångteknik AB

Götaverken Ångteknik AB är det nyligen beslutade något enklare namnet på Götaverken Ångtekniska AB. Denna resultatenhet har liksom under tidigare år haft en framgångsrik verksamhet med klar lönsamhet.

Ångtekniks specialitet är sodahus för cellulosaindustrin. Utbyggnaden av denna industri är på väg upp ur en svacka, men det har visat sig att de definitiva besluten har försenats för ett antal anläggningar som vi räknar som troliga order. Detta har medfört en otillräcklig orderingång för 1973, och prognosen för detta år har behövt justeras ned till ungefär ± 0 .

Övriga engagemang och dotterbolag

Jag har tidigare uttryckt principen att Götaverken bör avstå från att engagera sig i verksamhet utanför ramen för våra stora enheter. Denna grundinställning består, men flera undantag föreligger. Sålunda har Götaverken Byggaluminium AB (f.d. Götaverken Fönster) visat en så framgångsrik och självständig utveckling att en utvidgning skett genom förvärvet av AB KW-Fasader i Virserum och Robertsfors. Trots att byggmarknaden totalt är på tillbakagång växer efterfrågan på lättmetall så snabbt att Götaverken Byggaluminiums framtidsutsikter ter sig lovande.

Engagemanget i AB Monitor har inneburit betydande förluster. En rekonstruktion har nu skett. Aktiviteter inom atomkraftens område väntas på sikt bli lönsamma efter många besvikelser.

Det hälftenägda Götaverken-Daros AB har i likhet med Monitor krävt speciella insatser utan att full lönsamhet ännu kunnat återställas.

Innehavet av andelar i fartyg och redier via dotterbolaget Rederi AB Zenit har genom uppgången på fraktmarknaden visat sig vara en värdefull tillgång.

Bruces Mekaniska Verkstad i Landskrona går i stort sett ihop efter kalkylmässiga räntor. Företaget har administrativt knutits närmare Öresundsvarvet.

Koncernorganisation

Arbetet med en ny organisation har fortsatt. Uppdelningen i resultatenheter har i stort sett visat sig ge avsedda resultat. Under 1973 bör en översyn och fortsatt utveckling av organisationen kunna påbörjas för att förenkla beslutsgången och minska riskerna att i ett stort företag få en tung och stor administration.

Under 1972 har de förändringar inom företagsdemokratins och partsamverkans område genomförts som aviserades i början av detta år. Sålunda har personaldelegationen, där de anställdas representanter har beslutsmajoritet, varit i funktion sedan sommaren 1972 och bl.a. anställt personalchef och företagsläkare samt utarbetat ett arbetsprogram för sin framtida verksamhet.

Utsikter för 1973

Tyvärr ser det inte ut som om vi för tredje året i rad skulle kunna överträffa bedömningarna med 62 milj. kronor. För detta krävs att effekterna av valutaändringarna i vintras på något sätt trolas bort och att svårigheterna på Arendalsvarvet mycket snabbt räts till. Visserligen förblir jag på båda dessa punkter optimist, men negativa effekter 1973 kan inte undvikas. Troligen kommer vi även 1973 att gå med förlust. Detta är klart sämre än ursprungligen förväntat.

Den andel av den totala förlusten på grund av dollarns devalvering och schweizerfrancens och D-markens revalvering som med dagskurserna skulle drabba 1973 utgör ca 35 milj. kronor. Bokföringsmässigt kommer detta delvis ta sig uttryck som avsättning till en "valutaregleringsfond" som kan tas i anspråk för framtida valutaväxlingar.

Öresundsvarvet, Götaverken Reparation och Götaverken Motor väntas fortsätta sina resultatförbättringar och nå god lönsamhet. Framför allt gäller detta Öresundsvarvet, som redan i början av 1973 kommit in på sina lönsamma kontrakt.

Forts. nästa sida.

Jordbär från Italien med Cargolux

Med jämna mellanrum dimper det ned Cargolux-plan på Arlanda för att lossa

olika slag av livsmedel från fjärran länder. Än är det fråga om färskt kött från

Australien, än paprika från Ostafrika eller isbergssallad från Amerika. För ett par veckor sedan landade under tre dagar i följd lika många av de för Cargolux karaktäristiska CL-44-planen med s.k. swingtail på Arlanda med 27 ton jordgubbar från Italien i varje omgång. Så snart planen tagit mark vidtog lossningen och några timmar senare fanns jordgubbarna ute i handeln. Snabba bandage. Och dyra? Nej, inte särskilt. 2:50 per liter hos detaljisterna.



Lossningen med hjälp av flinka händer, transportband och truckar är i full gång.

Arendalsvarvet kommer däremot att fortsätta att leverera fartyg till alltför låga priser ända fram till hösten 1973. Att det 1969 gick lättare att sälja Arendalsvarvsbåtar har sålunda inte alls varit till fördel för det ekonomiska resultatet för det varvet.

Under hösten 1972 tecknades som bekant ett stort antal kontrakt, närmare bestämt 18 st 140 000-tonnare för Arendalsvarvet och 6 st 122 000-tonnare för Öresundsvarvet. Detta ger beläggning fram till våren 1976. Därefter har vi tagit paus, som bl a utnyttjas för en detaljerad uppföljning av kalkylerna för de sålda fartygen. Det visar sig nu att kostnaderna fortsätter att stiga för båda varven. Bedömningen är idag att de nämnda kontrakten trots allt skall lämna en full kostnadstäckning och ränta på eget kapital även efter det att devalveringen av dollarn beaktas.

Fraktmarknaderna har fortsatt att vara goda och t o m förbättrats för torrlast-tonnaget. Götaverkens båda varv är idag belagda kortare tid än de flesta andra varv. Detta uppfattar vi som en fördel, då vi kan erbjuda attraktivare leveranstider och dessutom har möjlighet att göra säkrare kalkyler.

Våra räntekostnader har minskats, och vi har idag en god likviditet och till stor del fasta lån. Detta kan vara värdefullt i en konjunkturuppgång. Samtidigt är det emellertid uppenbart att vårt nuvarande egna kapital och det kapital som verksamheten kan generera de närmaste åren inte är tillräckligt för att genomföra ett stort program för modernisering av alla verksamheterna.

Under början av 1973 har vi utrett möjligheterna och kostnaderna för att modernisera våra båda nybyggnadsvarv. Tillsammans med vad som nämnts om reparationsverksamhetens, motortillverkningens och i mindre skala Ångtekniks behov ger en sådan "önskelista" slutsummor på miljardbelopp. Vi kan nu ägna tiden åt att närmare penetrera utformning, lönsamhet och prioritering av olika projekt, innan det kan bli dags att besluta i dessa frågor. I alla dessa sammanhang går självklart finansieringen igenom som en röd tråd. Vilka former av finansiering man än tänker sig och oberoende av förhållandet mellan lånat och eget kapital, fordras en tillräcklig lönsamhet för att motivera tillskott av nytt kapital och för att ge en grundpott av eget kapital. Det är därför av långsiktig betydelse om vi i år lyckas återställa en total lönsamhet. För detta krävs att utvecklingen för Arendalsvarvet förbättras och att den tillfredsställande trenden för de andra resultatenheterna fortsätter.

Vi får inte heller låta förbättringarna av

resultatet skymma det förhållandet att vi år 1972 hade en förlust på 61 milj. kronor, vilket i alla andra företag skulle kallats för en kris. Utsikterna för de kommande åren är så pass svaga att även små bakslag vad gäller kostnader eller valutakriser kan ge fortsatta förlustår.

Ibland möter man inom företaget den inställningen att problemen nu är över och att vi därför kan slå oss till ro. Tyvärr går det inte att ta ut i förskott vad som återstår att uträtta.

Hans Laurin

Diplom till "Sea Sovereign"

För andra gången har Tokyo Tanker Company tilldelat t/t "Sea Sovereign" en uppmärksam utmärkelse för gott lossningsresultat i kvantitetshänseende — endast 0,05 % kortlossning. Fartyget uppnådde det bästa resultatet av de 45 fartyg, som ingick i Tokyo Tankers flotta under 1972. Som en erkänsla för prestationen har fartyget erhållit dels ett diplom samt dels en summa pengar, som tillfaller fritidskassan ombord. Vi gratulerar till den fina insatsen, som givetvis många enskilda ombordsanställda ligger bakom, och kan samtidigt meddela, att man på tankrederiet beslutat tillskjuta en lika stor summa pengar till fritidskassan.

Vi låter även Salén-Nytts läsare få ta del av det vackra diplommet, som nu



kommer att pryda sin plats bredvid det diplom som fartyget erhöill 1970 efter att ha placerat sig främst bland Tokyo Tankers många fartyg.

Tre pristagare från Saléns i miljötävling

Sveriges Redareförening utlyste i vintras en pristävling bland handelsflottans seglande personal om förslag till åtgärder för att begränsa sjöfartens andel i miljöförstöringen. Tävligen har nu avgjorts av en jury av representanter för sjöfartens organisationer. Första pris gick till matros Per Erici, m/s "Ingrid Gorthon" och andra pris till steward Kurt Wiklund, m/s "Stove Friend". Befälhavaren i Saléns tankfartyg t/t "Sea Sovereign" tilldelades tredje pris för ett förslag till förbättring av "load on top"-metoden. Metoden innebär att efter sloptanken seriekopplas två settlingstankar, till vilka det oljeblandade vattnet från sloptanken pumpas. Settlingtankarna utformas enligt förslaget med förträngd överdel från vilken oljan återpumpas till sloptanken. För sitt förslag erhåller Gunnar Ajnefors 1 500 kronor av den totala prissumman på 10 000 kronor.



Gunnar Ajnefors

Bland flera tävlande som framlagt förslag för uppsamling av sopor ombord fanns två salénare: elektrotekniker H. Edtmayer ombord t/t "Sea Spray" och kapten E.L. Olausson i m/s "Atlantide", som vardera erhåller 400 kronor.

Inom Saléns har den här tävlingen följts med stort intresse och det är med tillfredsställelse vi kan notera att av totalt 9 pristagare inte mindre än tre är anställda i Salénrederiernas fartyg. Vi gratulerar och kan samtidigt meddela, att rederiledningen beslutat tilldela de tre från Saléns belopp motsvarande de tävlingsjuryn redan tilldelat dem. Pengarna kommer inom kort.

Rederiledningen vill gärna även ta tillfället i akt att genom Salén-Nytt uppmärksamma anställda hos oss att låta höra av sig med andra förslag som i något avseende kan förbättra förhållandena till sjöss när det gäller fartygets drift och underhåll eller miljöfrågor i allmänhet. Förslag kan antingen lämnas till befälhavaren, som ser till att de kommer till rätt forum, eller sändas direkt till rederiet. För användbara förslag kan upphovsmannen alltid påräkna en större eller mindre dusör. Välkomna!

Nytt om sjöpersonalutbildning

Höstens preliminära kursprogram är nu klart. Av tabellen framgår att programmet omfattar 20 kurser i 11 olika ämnen ordnade i tidsföljd. Vidare har angivits kursort och det antal platser som står till förfogande för respektive kurs.

Under hösten kommer säkerligen flera kurser att tillkomma och en del omarbetningar och tidsändringar att göras. För den som är hemma på ledighet och då vill avsätta en del av tiden för vidareutbildning erbjuder programmet ändå ett underlag för planering.

Givetvis måste vissa prioriteringar göras och i kursbeskrivningarna finns angivet vilka befattningshavare som i första hand bör få tillfälle att genomgå de olika kurserna. Anmälan till respektive kurs bör vara Sjöpersonalavdelningens utbildningssektion tillhanda senast 3 veckor i förväg.

De kurser i reglerteknik, som arrangerats i sjöbefälsskolornas regi, kommer under hösten att omarbetas så att de blir bättre anpassade till sjöbefälsskolornas läroplaner och uppdelas i särskilda kurser för fartygs- respektive maskinbefäl. Dessa kurser beräknas starta i oktober.

Saléns informationsträff på Lovik kommer att äga rum 8.10–12.10, som vanligt med tioalet deltagare från varje rederidel.

Här följer en presentation av de olika kurserna.

Brandskyddskurs, allmän

Målgrupp: Befäl, förhandsmän, matroser och motormän i samtliga rederier.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge allmänna kunskaper om brand och brandorsaker, kännedom om skyddsanordningar och gällande föreskrifter om brandskydd i fartyg samt praktisk erfarenhet av materielens handhavande och brands bekämpning.

Kursarrangör: Sjöfartens Brandskyddskommitté

Brandskyddskurs, tankfartyg

Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl i tankfartyg.

Kursbeskrivning: Som ovanstående men med speciell tonvikt på brandbekämpning i tankfartyg.

Kursarrangör: Sjöfartens Brandskyddskommitté

Brand- och arbetarskyddskurs

Målgrupp: Rederianställda förhandsmän, matroser och motormän.

Kursbeskrivning: Kursen avser att ge ökad kännedom om arbetarskyddsbestämmelser, personlig skyddsutrustning, första hjälpen vid olycksfall och brandskyddsorganisation ombord.

Kursarrangör: Svenska Sjöfolksförbundet

Simulatorträning, TNO

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän, and-

restyrmän i turbintankfartyg.

Kursbeskrivning: Studier av stora tankfartygs manöverkaraktistika i samband med kustangöring, farledsnavigering, ankring och hamnangöring med hjälp av simulator.

Kursarrangör: Instituut TNO voor werktuiddkundige constructies, Delft

Specialkurs B & W-maskineri

Målgrupp: Maskinchefer och föstemaskinister i fartyg med B & W-maskineri.

Kursbeskrivning: Genomgång av nya konstruktioner på 2-takts respektive 4-taktsmaskinerier, överhaling, bedömning av cylindertillstånd, lagerkontroll, omkastningsmekanismen, överladdningssystemet, utströmningsventiler, kedja, Woodward-regulator, automatikutrustning m. m.

Kursarrangör: Burmeister & Wain A/S, Köpenhamn

Språk: engelska

Tankfartygsoperativ kurs

Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl samt rederianställda förhandsmän i tankfartyg.

Kursbeskrivning: Syftar till att ge ingående kunskaper om gällande säkerhetsföreskrifter och om utrustning och skyddsanordningar i samband med transport av petroleumprodukter.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Malmö

Författningskunskap

Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl med minst 5 års tjänst i svenska handelsfartyg.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter slutförd kurs ha ökad kännedom om sammanhanget mellan olika lagar, författningar och avtal samt ha förbättrade insikter i olika juridiska spörsmål som berör tjänsten.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Stockholm

Maritex

Målgrupp: Telegrafister som tjänstgör eller väntas komma att tjänstgöra i fartyg med telexanläggning.

Kursbeskrivning: Genomgång av telexanläggningens funktion och handhavande.

Kursarrangör: Televerket

Meteorologikurs

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän och andrestyrmän med tjänstgöring i fartyg med telefaxanläggning.

Kursbeskrivning: Grundläggande meteorologi och användning av väderkartor med avsikt att ge deltagarna kännedom om hur man på bästa sätt utnyttjar den information som erhålles genom väderfaksimilutsändningar.

Kursarrangör: Magnetic AB, Stockholm

Personalledning

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän, andrestyrmän, maskinchefer, förestemaskinister, andremaskinister och ekonomiföreståndare.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter slutförd kurs ha fått förtrogenhet med befällets uppgifter att inpassa, utveckla och behålla sig underställd personal, grundad på kunskap om människan samt förståelse för ansvars- och skyddsfrågor samt ekonomiska och ergonomiska frågor ombord.

Kursarrangör: SAF ALI/RATI

Avancerad Radarnavigering

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän, andrestyrmän.

Kursbeskrivning: Kursen omfattar apparatlära, med felsökning, plotting, plottingövningar, genomgång om radars tillförlitlighet och navigeringsmetoder samt praktiska övningar i simulator.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Göteborg

Preliminärt program för Salénrederiernas kursverksamhet hösten 1973

Kursbeteckning	Kursort	Kurstid	Platser
Brandskyddskurs, allmän	Stockholm	11.09–14.09	10
Avancerad Radarnavigering	Göteborg	03.09–07.09	3
Specialkurs B & W-maskineri	Köpenhamn	17.09–21.09	2
Simulatorträning, TNO	Delft	17.09–21.09	7
Meteorologikurs, Magnetic	Stockholm	24.09–28.09	5
Brandskyddskurs, Tankfartyg	Stockholm	01.10–05.10	8
Avancerad Radarnavigering	Göteborg	01.10–05.10	3
Maritex, Televerket	Göteborg	04.10–05.10	6
Tankfartygsoperativ kurs	Malmö	01.10–19.10	8
Avancerad Radarnavigering	Göteborg	15.10–19.10	3
Brandskyddskurs, allmän	Göteborg	16.10–19.10	8
Brand- och Arbetarskyddskurs	Viskadalen	21.10–27.10	4
Avancerad Radarnavigering	Göteborg	29.10–02.11	3
Simulatorträning, TNO	Delft	12.11–16.11	7
Avancerad Radarnavigering	Göteborg	12.11–16.11	3
Författningskunskap	Stockholm	19.11–23.11	5
Personalledning, ALI-RATI	Lidingö	26.11–30.11	10
Tankfartygsoperativ kurs	Malmö	26.11–14.12	8
Specialkurs B & W-maskineri	Köpenhamn	03.12–07.12	2
Avancerad Radarnavigering	Göteborg	10.12–14.12	3

Malma Gård invigd — en strå



Husen är praktiskt och smakfullt inredda. Här en bild från salongen i nedre våningen i huvudbyggnaden.



TVå av många nöjda besökare: Stig Larsson och Valter Axelsson.



Okänd skönhet vid strandens vass.



Lunch i det gröna framf



Oxlarna i parken är uråldriga. Några mäter drygt 4 1/2 meter i diameter!



Sven Söderberg underhåll med sitt bälgaspel

Foto: Alex Jensen o

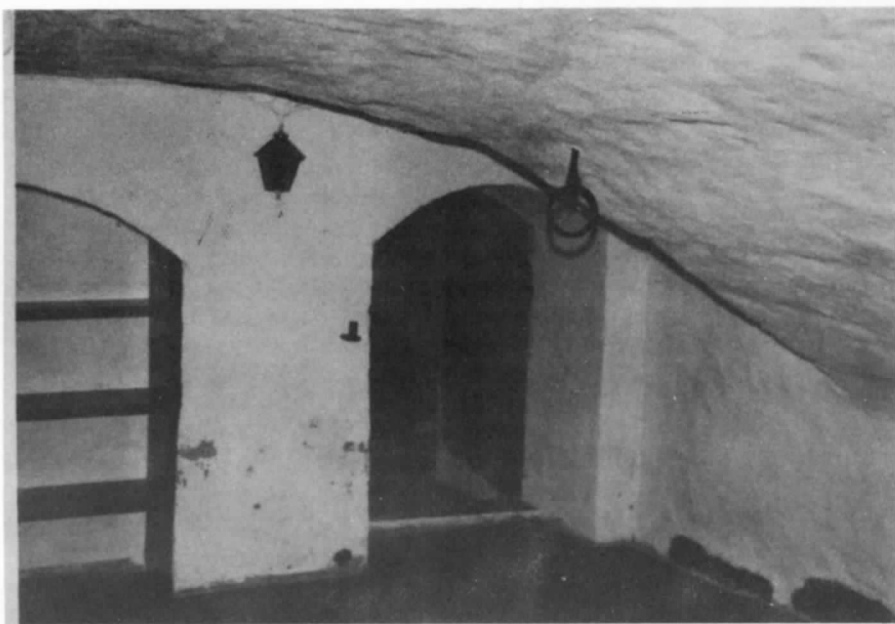
ålande plats för avkoppling

tade på deltagarna i den svala grönskan framför huvudbyggnaden.

Vi återger här ett bildsvep från invigningsdagen, som vi hoppas skall ge rättvisa åt den förnämliga anläggningen och stimulera våra många anställda till sjöss och iland att besöka Malma på dagsturer eller under någon del av semestern.



aför huvudbyggnaden.



I djupa källarvalven skall det småningom bli bl. a. bodega. Alla förutsättningar finns för att det skall kunna bli toppen-trevligt.



Anders Rydberg och Ylva Gustafsson tar ett dopp i det 12-gradiga vattnet.



Törst . . .



På promenad i vårlig grönska bland hundraåriga träd.



Tre optimistjollar och ett par roddbåtar hör till Malmas flytande inventarium.

Wenn jemand eine Reise tut...

eller "En resandes vedermödor".

I egenskap av fartygsinspektör har jag då och då anledning att besöka Portugal och då oftast Lissabon.

Att resa till ovan nämnda stad är alltid lika trevligt, att resa därifrån väcker oftast inga lustkänslor, inte inför utsikten att komma hem, utan inför utsikten att behöva passera formaliteterna på Lissabon Airport med de irriterande och ofta rent kaotiska förhållanden som råder där.

Några exempel:

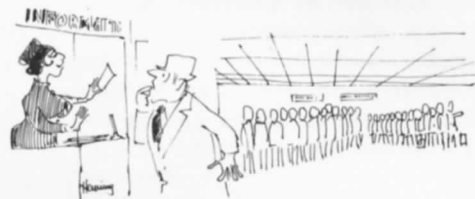
Vid avresa uppsöker man som vanligt avresehallen. Vid vissa incheckningsdiskar upplyser hängskyltar om att disken ifråga är stängd, resten av diskarna har en blank skylt hängande, vilket på inget sätt betyder att disken är öppen. Därför uppsöks för säkerhets skull en redan etablerad kö på cirka tio resenärer – alla köer är lika långa. Köerna avancerar långsamt framåt, det här med incheckning är inte så lätt minsann. Omsättningen av resenärer blir inte större genom att tjänstemännen bakom diskarna ideligen måste konsultera varann i tveksamma fall, vilket förefaller vara de flesta, dessutom dryftas med intresse Benficas och Sportings chanser i kommande match. Min kö avancerar långsamt framåt tills jag har endast en resenär framför mig. Hoppet börjar återvända att resan i alla fall skall komma till stånd. Kön har hela tiden fyllts på bakifrån och omfattar fortfarande cirka 10 personer. Ett fullständigt stillestånd inträder. Efter en kvarts väntan tillfrågas närliggande

med en skylt förankrad "ticket issuing counter", i min enfald övertygad att "ticket issuing" och bokning på sätt och vis är närbesläktade. Efter femton minuters väntan blir jag tagen ur denna villfarelse och hänvisas till disken "Information" i yttre hallen. Vid denna disk har begreppet köbildning ingen som helst mening utan djungelns lag råder bland de cirka tjugofem informationstörstande väntande. Två unga damer i prydliga hattar med en pudervippa baktill (på hattar-



na) gör sitt bästa att svara på frågor som exempelvis, hur mycket klockan är, var herrtoaletten ligger och när flygande anförvanter i försenade plan kan tänkas anlända. När cirka tjugo av de ursprungliga tjugofem, som enligt min mening var före mig, betjänats, är det slutligen min tur. Ena damen med vippan upplyser då att TAP inte flyger till Skandinavien på måndagar och att hon ej kan boka på annat flygbolag, i och för sig naturligt, då det är söndag. Damen och jag beslutar oss för att den enda möjligheten är att resa någon annanstans dit TAP flyger på måndagar och vi beslutar oss för London, som är en trevlig stad och dessutom har regelbundna förbindelser med Stockholm.

Jag ber damen arrangera en bokning och hon sätter genast i gång att skriva ut vad jag tror är en ny biljett, jag kan ej se detta då disken döljer hennes förehavande. Efter vad jag tycker vara ett ovanligt omfattande skrivande för att ändra en biljett, ger hon mig tillbaka min ursprungliga biljett tillsammans med ett ifyllt formulär och visar mig tillbaka till "ticket issuing counter". Jag protesterar natur-



ligtvis och hänvisar till att jag just varit där. Hon påpekar att detta är ett typiskt fall av ticket issuing och försäkrade att jag nu är inne i slutfasen av proceduren. Efter ett nytt odramatiskt köande, då jag smet förbi en väntande medresenär i ett ögonblick av ouppmärksamhet från dennes sida, får jag slutligen mina biljetter och kan återvända till den väntande taxin, vars förare med återseendets glädjetårar i ögonen förklarar att han nästan gett upp hoppet och trodde jag befann mig i främmande land, vilket jag vid denna tidpunkt mycket väl kunde ha gjort.

Dessa rader är endast ett försök att återspegla små problem, som fullt betalande passagerare kan råka ut för och inte som ett underlag för en administrativ omorganisation av Lissabon Airport.

Sune Andersson

*



disks tjänsteman om orsaken till stoppet, denne upplyser då mycket vänligt efter att ha konsulterat granndisken att hans kollega vid "vår" disk troligen gått till lunch!!! Den vane lissabonresenären tar dock sådana incidenter med upphöjt lugn, väl vetande att avgående plan nästan undantagslöst är försenade, och ställer sig sist i en annan kö efter att ha försäkrat sig om att denna disks incheckningsman redan intagit sin lunch.

Vid nästa besöks returreresa från Lissabon till Stockholm kunde jag först på en lördagskväll bestämma avresan till måndag morgon påföljande vecka. Oron att på måndag morgon behöva stå i kö först för bokning och sedan för incheckning drev mig att redan på söndag morgon i taxi bege mig till flygplatsen för att ombesörja bokningen. Med min öppna returbiljett i handen ställde jag mig i en kö vid en disk

Borrplattform nr två sjösatt vid Finnboda Varf



Borrplattform nr två har nu sjösatts vid Finnboda Varf och den här gången gick allt som smort. Bjässen gled ut i Saltsjön med en mjuk nigning och drogs sedan till kaj för montering av sidopontonerna och utrustning m.m.

I september blir det leverans.

Raserat paradiset byggs upp på nytt av idoga öbor



Likt fågeln Fenix skall en ny stad med hjälp av modern teknik stiga ur askan på den av vulkanutbrott drabbade Hemön utanför Island. Den gamla staden, Vestmannöarna, har av lavaströmmar och askregn till stor del bränts och begravts. 400 hus är utplånade och de återstående 800 är mer eller mindre skadade. Fyra månader efter utbrottet rapporterar Roland Svensson om situationen på Hemön.

Lava, aska och människor

Det behövs passersedel från myndigheterna för att bege sig till Hemön. När den utfärdats, får man ett instruktionshäfte, som understryker hur riskabel situationen ännu är. Alla måste bära skyddshjälm och vara rustade för att kunna tillbringa 24 timmar under bar himmel, heter det i en av paragraferna. Skulle det bli avsevärt asknedfall, undvik att stå nära husväggar, då dessa kan rasa samman, förmanar en annan paragraf. Man varnas också för giftiga gaser i byggnader och svackor.

Jag bodde på Hemön i fyra dygn under de provisoriska förhållanden som råder. Det blev aktiva utetimmor från gryning till mörkning. Mina pjäxor nöttes ut i lavabergen.

En ny stad skall byggas

200 man sliter hårt i kampen mot lava och aska. Det skulle ha varit en deprimerande upplevelse om inte folkets inställning var så osentimental, burens av fast förvisning att en ny stad skall byggas upp och att hamnen skall bli ännu bättre efter det lavaflöde, som lagt nytt land till det gamla. Även vetenskapsmännen anser att det finns fog för "realistisk optimism" – en viktig gradering av uttrycket.

Det djupa lager av aska som täcker staden skall flyttas till ett vidsträckt hedland väster om staden och bredas ut i ett plant skikt. Där kan nya rörsystem plogas ner utan dyrbara sprängningar. Asklagret anses bli bra grund för den framtida staden. Transporten av askmängderna har redan börjat.

Vulkanen är alltså aktiv. Det hörs ett "jetvrål" följt av tordönen, som från avlägset artilleri, när med jämna intervaller plymen av eld och aska stiger mot molnen. Lavaflödet är kraftigt och rinner med en hastighet av 12 meter i timmen – gudskelov flyter magman mot öppna havet vid östkusten. Tephra-nedfallet har minskat temporärt.

1 Maj firades sålunda med att hela dagens arbetslöner gavs till fonden för stadens uppbyggnad. Arbetet avblåstes kl. 19 den dagen. Därefter samling för fotboll på idrottsplatsen, där askan låg decimeterdjup. Efter matchen andra lekar och till sist privata pokalövningar i härbärgat. Ett sällsynt avbrott i den pressande arbetsrytmen. Man jobbar i 10-timmarsskift under tolv dygn och får därefter två vilodagar för att besöka sina familjer, som är skingrade över Island.

Vestmannafartyg fiskar fortfarande runt sin hemö. Torskfisket, som just börjat när vulkanen gick till anfall, lider mot sitt slut för säsongen. Flottan seglar nu till Thorlakshöfn på fastlandet och levererar sina fångster. Där har man snabbrustat sig för denna oväntade välsignelse och stora mängder fisk landas för att distribueras till industrier längs kusten.

Fiskeindustrin evakueras

Storm hindrade lokalflyget att landa eller lämna ön under mina sista dagar där. Jag fick istället följa med en konverterad trälare in till fastlandet. Det passade mig fint, jag ville se hela ögruppen från havet. Trälaren hade ett berg av däcklast, väl surrat; maskiner som evakuerats från fiskeindustrin.

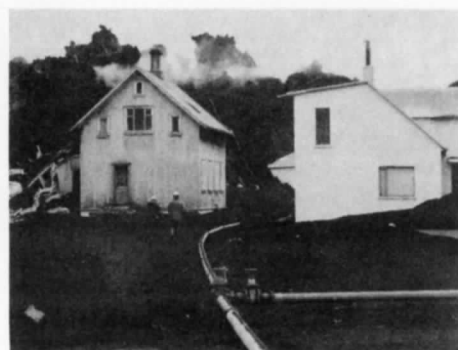
Det blåste en rykande fnysare med grönländsskärpa – men fisket var i full gång trots det bistra vädret. I alla väderstreck såg jag trekopplade bojar som angav var torskgarnen var satta. Skepparen svor och fingrade på sin automatstyrning för att undvika att skada redskapen. Han menade att utländska stortrålare ofta struntar i dylik hänsyn. De kör rakt igenom och sliter sönder garnen.

Vi kom in till Thorlakshöfn efter fyra timmars sjöslangring. Där härskade Klon-dyke-stämning. Fartyg på törn i väntan på att komma in och lossa sina laster – ivriga att komma till sjöss igen för att skrapa ihop nya fångster. Hets och slammer under ett tak av skriande vitfågel.

På fastlandet talade flyttfågelsträck om att våren var på väg trots den isande vinden. Ljungpipare och rödbenor i stora flockar höll konsert hela den ljusa natten. I dagningen hördes "horsgökens" gnäggande från myren, där även korpens sträva klonkande blandades med flygplanens tjut från Reykjaviks flygplats.

Aska i målarlådan

Turligt nog har under lång tid rätt gynnsamma vindar, som fört askan bort från staden. Men en dag svängde vinden och genast var luften fylld med nött stora askflagor eller kulor som regnade över husen. Att sitta ute och teckna var inte att tänka på. Papper och målarlåda fylldes med stoft. Pjäxorna måste tömmas flera gånger om dagen. Vid ett tillfälle slog jag mig ned på något som liknade en stubbe för att rensa pjäxorna. Men stubbar kan ju inte finnas i denna trädlösa nejd, tänkte jag. "Stubben" var toppen av en telefonstolpe. En annan gång rastade jag på skorstenen till ett hus, som för övrigt doldes under mäktigt asklager.



Brända och begravda byggnader.

Hemön får fortfarande vatten och elkraft från Island, trots att vissa ledningar är brutna. Men elkraften är utökad med ny anläggning och extra dieslar ger kraft till pumpstationer från vilka grova rör dragits långt in över lavabergen. Dygnet runt arbetar pumparna och kallt havsvatten begjuter den heta lavan för att minska dess rörlighet.

Försäljningen av Toyota uppåt



Toyota 1200 de Luxe

Under ledning av motorred, Lennart Öjesten längtstar tidningen Expressen 18 olika bilar i 10 000 mil. Lägsta kostnaden hittills har Toyota Corolla: Kr 2:21/mil. Vi citerar Lennart Öjesten: "Toyota Corolla är inget lyxbilmärke. Det är heller inget märke som med konstlade medel fått låga kostnader. Ja, nu har även Toyota infört vagnskadegaranti m.m. Men Expressens Corolla klarade av de 10 000 milen utan sådan hjälp. Ändå stannade reparationskostnaden vid 0:38 kr/mil, driftkostnaden blev bara 1:23 kr/mil och totalkostnaden 2:21 kr/mil.

I dagens läge tror jag att det är ett slutresultat som blir svårt att pressa sig under."

Artikeln fortsätter: "Det är ungefär lika billigt (eller dyrt) att köra en Toyota 1200 Corolla som en Volkswagen typ 1 eller en liten Peugeot-diesel."

På Salén & Wicander glädjer man sig mycket åt de goda siffror som Expressen redovisar, speciellt den låga bensinförbrukningen 0,77 liter per mil (lägst bland testbilarna). Något som man har anledning att observera i dessa tider då bensinpriserna bara stiger.

Toyota har nu 1,8 % av marknaden. Motsvarande siffra för 1972 var 1,1 %. Grattis.

Chiquita åker A-Ford



En av vårt lands få kvarvarande lastbilar från bilismens barndom har engagerats för Chiquita av Banan-Kompaniet. Det är en A-Ford från 1929 i mycket gott skick tack vare ett hängivet restaureringsarbete av ägaren, Karl-Gustav Nyholm, Skärholmen. En intresserad skara människor

samlas alltid när Chiquita-bilen dyker upp och finns kameror tillgängliga tas alltid en plåt på bilen. I sommar kommer åket att lånas ut till större livsmedelshallar, som då ordnar Chiquita-försäljning direkt från lastbilsflaket.

Roland Svensson... forts.

Före vulkanutbrottet måste staden varit idoga öbors parad. Det som ännu syntes vittnade om flit och välstånd. Hemmen var stora, dyrbara villor amfiteatriskt byggda på sluttningarna runt den finaste naturhamn som Gud skapat på en havsspolad ö.

Vid hamnen ligger vad som återstår av fiskeindustriens stora fabriker. Lavablocken lutar sig tungt över tak och väggar och många av byggnaderna har rasat som korthus.

Runt staden bjöd förr gröna marker behag för ögat och kreatur råmade vid mjölkvallarna. Över hela nejden singlar lunnefåglar, stormfåglar och havssulor, vittnande om de rika fågelberg som likt fästningar reser sig ur havet runt Hemön.

När fisket var i sving dunkade trälarna ut och in i hamnen med lastrum fyllda av den isade fångst som hörde till säsongen. Då avstannade aldrig arbetet, varken på hav eller iland. Alla hade jobb, gamla som unga, och pengarna placerades i hus eller i nya fartyg.

Floki, Nial och Hravn

Nu var allt svart i olika valörer och i svackorna mellan asktäckta huskullar låg luften tung av giftiga gaser.

Männen som kämpar mot vulkanen är till största delen barnfödda på Hemön. Stadiga, grovväxta karlar med namn som Floki, Nial och Hravn – snus under läppen eller i näsan är stilen. Nordmän som inte vansläktas sina förfäder.

*Med hälsning från
Roland S.*

*

TRS "Renare Hav" i tjänst

Den 8 maj invigdes den till tankreningsstation ombyggda tankern "Esso Montevideo" om 26 500 tdw. Den fick namnet "Renare Hav" och är förlagd till Hjärtholmen utanför Arendalsvarvet. Delägare i stationen är Göta-averken och Eriksberg samt andra intressenter i området. Man räknar med att årligen kunna betjäna 40-talet fartyg på 45 000 tdw och ta hand om cirka 400 000 ton oljehaltigt vatten från ballast- och sloptankar. Förutom reparationer kommer stationen att kunna betjäna bl a OBO-fartyg, som efter utlossning av oljeprodukter skall lasta malm eller kol.

Götaverken tar över Eriksbergs reparations- verksamhet



Vy över Eriksbergs reparationsenhet. I mitten ses 4:ans flytdocka som kan ta 80 000-tonnare och som skall flyttas över till Götaverkens reparationsvarv.

Eriksbergs Varvs reparationsrörelse inkluderande den vid Lindholmens Varv övertas från 1 oktober i år av Götaverken. Överenskommelsen innebär att Eriksberg därefter blir ett renodlat nybyggnadsvarv, vilket bedöms fördelaktigt med tanke på varvets produktion av tankfartyg i storleksklassen 300 000–400 000 tdw. Götaverkens nuvarande reparationsvarv kommer att helt byggas om fram till 1975 till en kostnad av drygt 300 milj. kronor. Götaverken betalar något över 60 milj. kronor för förvärvet av Eriksbergs reparationssektor med tillhörande utrustning.

Positiv reaktion från fackklubbarna

All personal som är sysselsatt med reparationsverksamheten hos Eriksberg erbjuds anställning vid Götaverken. Personalorganisationerna har ställt sig positiva till samgåendet. Samrådsgrupper har bildats och överläggningar har hållits med representanter för företagen och berörda personalorganisationer om handläggning av bl a personalfrågorna vid sammanläggningen.

Strukturrationalisering

Avtalet mellan de två varven medför en kraftig strukturrationalisering av fartygsreparationer i Sverige, eftersom det nu är landets två största reparationsvarv som slås samman. Vid flera andra större varv har reparationsverksamheten antingen minskats eller helt lagts ned. Inom Saléngruppen bedrivs dock fartygsreparationer även vid Öresundsvarvet, Finnboda Varf och Sölvesborgs Varv.

Innan det nya reparationsvarvet på Götaverken blir färdigt om cirka 2 1/2 år kommer reparationer att bedrivas som nu vid såväl Eriksberg som Lindholmen och Götaverken, men under gemensam ledning. Vid Lindholmen kan verksamheten komma att fortsättas minst 10 år framåt.

Personalstyrka på 2 600 man

Vid Götaverken finns cirka 1 200 kollektivanställda och 300 tjänstemän och arbetsledare vid reparationsvarvet. Tillsammans med cirka 500 anställda från Eriksberg blir personalstyrkan alltså drygt 2 000 man. Det beräknas att ytterligare

cirka 600 man behöver rekryteras fram till 1977, då alltså cirka 2 600 personer kommer att vara anställda vid reparationsvarvet.

Ny stor docka planeras

Det nya reparationsvarvet vid Götaverken kommer 1975 att disponera fem dockor. Planer föreligger att beställa en ny stor docka med mycket god kranutrustning för fartyg på upp till cirka 200 000 tdw.

För att bereda plats för de nya dockorna måste Götaverken ta ytterligare vattenområde i anspråk. Detta medför att segelleden i älven måste flyttas söderut, vilket i sin tur har till följd att Stenpiren måste kortas av.

En ny kaj utefter vad som nu är stapleområdet skall byggas tillsammans med en ny längre och bredare dockpir. Större delen av den nuvarande bebyggelsen på varvsområdet skall saneras. De gamla baddarna rivs, liksom många äldre byggnader. I stället uppförs en ny maskinverkstad på 5 000 kvadratmeter, en bläster- och målningstation, personalbyggnad m m.

Kranparken skall förstärkas med två 100 tons kranar, två 40 tons kranar och en 50 tons kran med stor utliggning.

50 % större verksamhet

De undersökningar som gjorts inför byggandet av det nya reparationsvarvet har visat att det finns underlag för en



Thorsten Andersson

reparationsrörelse i Göteborg som är cirka 50 % större än summan av Götaverkens och Eriksbergs nuvarande verksamheter. Man räknar med att den nya tankrengöringsstationen "Renare Hav" skall hjälpa till att dra kunder till reparationsvarvet i Göteborg. Den kraftiga ökningen av dockningskapaciteten, från nuvarande 80 000 tdw i Eriksbergs största docka till 200 000 tdw i den nya dockan får givetvis stor betydelse, särskilt som man räknar med en kraftig ökning av fartyg på över 70 000 ton i trafiken på Skandinavien.

Chef för det nya reparationsvarvet blir Thorsten Andersson, som tidigare bl a varit chef för Lisnave-varvet.

Olof Palme på GV



När statsminister Olof Palme för en tid sedan gjorde besök på Arendalsvarvet hade han som ciceroner bl. a. Hans Laurin och Bengt Tengroth. Men vad är det manne som Arne Berglie, chef för konstruktionsförvaltningen, har i handen och som statsministern förefaller vara så intresserad av?

"Tor Dania" levererad till Tor Line



M/S "Tor Dania" döptes av fru Eva Bergelin, maka till direktör Magnus Bergelin

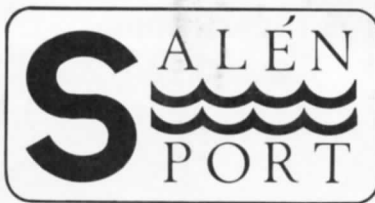
"Tor Dania", den fjärde lastfärjan i samma serie, levererades i mitten av juni till Tor Line från Framnaes Mek. Vaerksted i Sandefjord.

Liksom sina tre äldre systerfartyg kommer "Tor Dania" att sättas in i Tor Lines Nordsjö-traffic, som nu bl. a. omfattar nio olika roll-on/roll-off linjer Skandinavien-UK/Kontinenten och dessutom UK-Kontinenten. Genom leverans av "Tor Dania" kan korttidsförhyrt tonnage tas ut ur Tor Line-trafiken. Det betyder att en efterlängtat ökning av kapaciteten kan erbjudas.

Befälhavare på "Tor Dania" är Bert Carlsson, maskinchef N-E Flink och ekonomiföreståndare Eskil Norberg.

"Tor Dania" har följande huvuddata:

Lö.a.:	136,8 m
Bredd:	20,6 m
Djupg.:	6,2 m
Dödvikt:	5 500 ton
Servicefart:	18,4 knop
Maskinstyrka:	12 000 BHP
Lastkapacitet:	232 st 20 fots cont. eller 95 st. 33 fots trailers + 135 bilar



Redericupen:

Salén I-Salén II 6-0

I redericupen i fotboll möttes första dagarna i juni Saléns båda lag i en uppgörelse som 1:an tog hem med övertygande 6-0 efter en halvtidsledning med 3-0. Bäste målskytt var Peter Rotschild med två fullträffar, medan Björn Sjöberg, Torsten Klenell, Pehr Löfström och Thomas Luning gjorde ett mål vardera. Matchen var välspelad och spännande det ojämna resultatet till trots. Tyvärr inträffade ett olycksfall i matchens slutminuter, när Göran Torstensson råkade få ena benet avsparkat ovanför fotleden. Han går nu gipsad och får bereda sig på en stillsam sommar.

Redericupen går vidare och i ett höstnummer redovisar vi slutresultatet.



Peter Rotschild signalerar fullträff nr två.

Saléns simmar

Som en del redan vet har en simsektion inom Saléns IF bildats. Ett 50-tal medlemmar har registrerats, som tills vidare sköter sin träning/motion individuellt på för var och en lämplig bana. Mångfrestaren Lennart Kleberg, som fått lägga alla planer på Vasalopp och liknade kraftsporter på hyllan efter en besvärlig senskada, har åtagit sig att hålla i simsportandet inom företaget och han har nu ett konkret förslag att ställa till alla som känner sig manade att motions-simma: Ställ upp i Rudanloppet den 12/8! Och vad är nu detta? Jo, det är en tävling över 1 400 meter i sjön Rudans (vid Handen) cirka 20-gradiga vatten i Svenska

Simförbundets regi. Förra årets lopp blev en folkfest i och omkring sjöns stränder och i år blir det inte sämre. Anmäl dig till Harriet Arnault senast den 3/8 och fråga gärna henne eller Lennart K. om du vill veta mer om tävlingen eller som simsektionens verksamhet.



Lennart Kleberg bytte snö mot vatten
Foto: Carl-Magnus Dahlgren

Toyota 1200 för bra skepparhistoria

"Oljetankern befann sig i mitten av Atlanten. I salongen höll befälet på med att äta en "våt" lunch. Det rädde full storm och plötsligt bröts tankern av på mitten i en våldsam brottsjö. Efter en stund råkade "Chiefen" se ut över sjön och utbrast: Har du sett på f-n, här kommer en båt med samma namn som vi!"

Med den historien vann Elisabeth Söderström på LB Resebyrå i Göteborg, 1:a pris i en tävling som under våren arrangerats för resebyråförsäljare av Tor Line. Dessutom hade hon svarat rätt på tio olika frågor om Tor Lines passagerartrafik.



Elisabeth, som arbetat på KAK Resebyrå/LB Resebyrå i 22 år sammanlagt, har körkort men har aldrig tidigare haft egen bil. På bilden ses pristagarinnan med sin nya Toyota 1200 De Luxe.

SALÉN-NYTT

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