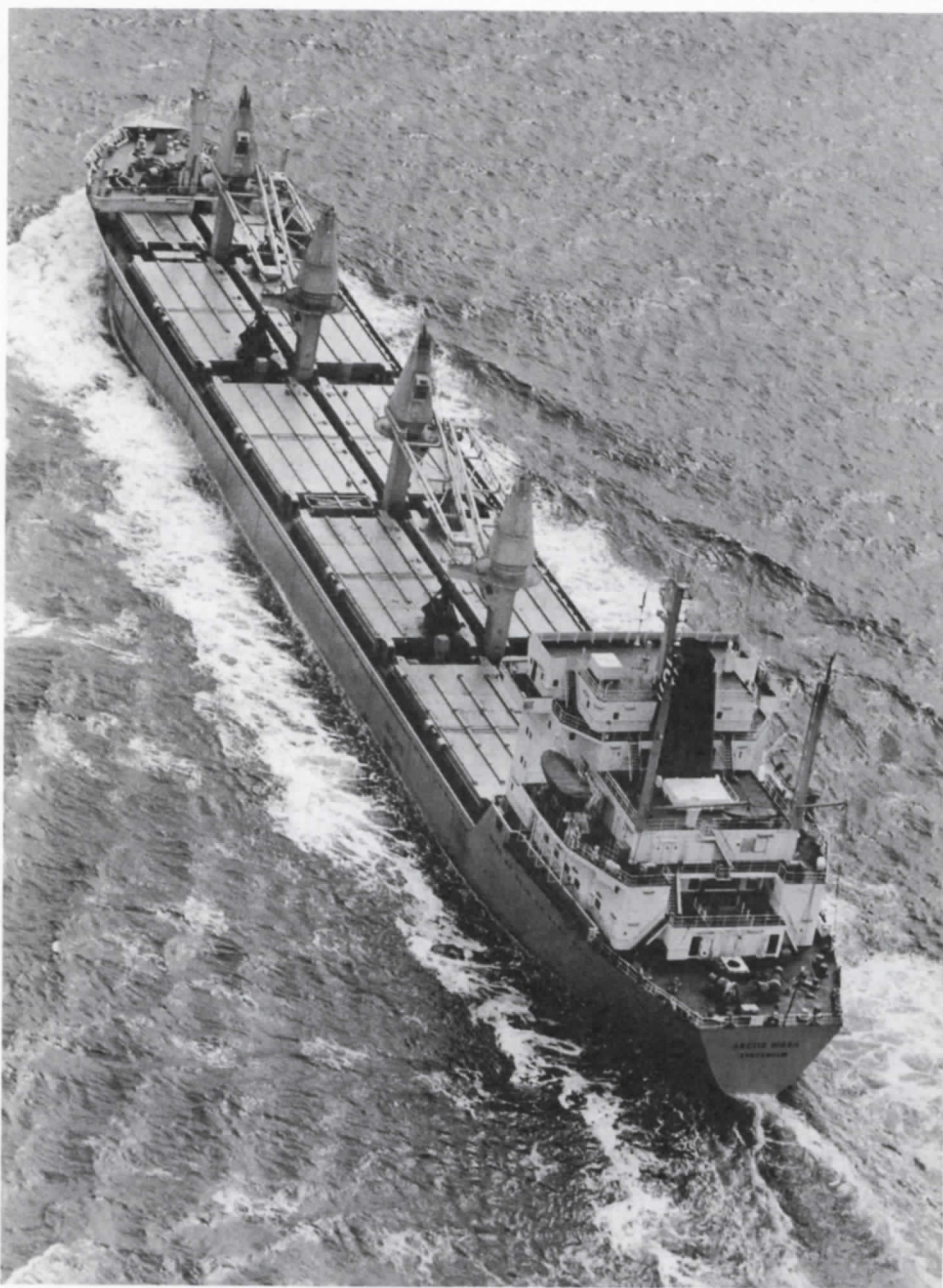




SALÉN NYTT

NR 4 - SEPT 1973 - ÅRG. 6

"Arctic Wasa" levererad – i trafik för Boliden



Torrlastrederiets nyaste fartyg heter "Arctic Wasa", som byggts i Östtyskland och nu går i trafik för Boliden. Bilden ovan är tagen av Per-Olow utanför Hel-

singborg under en av de första resorna. Se vidare sidan 4.

Ännu en 348-000 tonnare beställd

Ytterligare ett tankfartyg om 348 200 tdw (longton, 355 000 meterton) har kontrakterats vid Kockums för leverans i mars 1976. Fartyget har byggnadsnummer 552 och är av samma typ som de tidigare beställda sex 348 000-tonnarna. Kockums är meddelägare med 20 % i det nya fartyget. Samtidigt har Kockums även förvärvat 20 % av nyb. 556 och 557, två 348 000-tonnare som tidigare ägdes till 100 % av Saléns.

Vidare har följande förändringar i Salén-flottan skett.

Salénrederierna har sålt sin andel om 75 % i "Nybyggnad 303" – ett malm/tankfartyg om 265 000 ton – vid Uljanik-varvet i Jugoslavien till Gränges, som tidigare äger den resterande andelen i fartygsbeställningen.

Whitwill, Cole & Co. har beställt två 27 000 tons bulkfartyg vid AESA:s varv i Sevilla för leverans i november 1974 och mars/april 1975. Båda fartygen kommer att långtidschartras av Saléns torrlastrederi.

De båda återstående parcel-tankfartygen har sålts till Monterey Shipping Corporation. Den 20 juli levererades "Stolt Spur" (f.d. "Anco Spur") och den 13 september "Stolt Span" (f.d. "Anco Span"). Båda fartygen kommer under de nya ågarna att behålla sina namn.

"Snow Ball" levererad

Den 22 augusti levererades "Snow Ball", det sjätte av kylfartygen i "SNOW"-serien från Chantiers Navals de la Ciotat till Salénrederierna. Efter leveransen gick fartyget in i långtidscharter för Salén Reefer Services AB i likhet med sina föregångare.

Två fartyg av samma typ återstår nu att levereras, nämligen "Snow Crystal" och "Snow Hill" som torde vara klara i december 1973 respektive mars 1974.



VD har ordet

Årets koncernkonferens behandlade två ämnen: långsiktigsplanering och energiproblematiken. Båda ämnena är av vital betydelse för oss.

Företaget har stora resurser som måste användas på ett långsiktigt riktigt sätt. Energiproblematiken har ett mycket nära samband med vår största verksamhet:

transport av olja och byggande av tanktonnage.

De till koncernkonferensen inbjudna experterna som stod för inledningsanförande var utmärkta. De följande inläggen och diskussionerna blev ytterst intressanta och de slutsatser man kunde dra av sammankomsten var väl i stort att de flesta ansåg att man borde inrätta sig för en inom kort tid väntad nedgång av den våldsamma efterfrågan på tanktonnage avseende såväl transport som nybyggande. När så skett borde vi kunna planera för konsolidering på litet längre sikt. För rederierna innebär detta att fortsätta att bygga maximalt effektiva fartyg som kan överleva svackorna i världskonjunkturerna samt att avveckla äldre olönsamma enheter.

För varven borde en liknande målsättning vara riktig. Bilden för varvens del är emellertid litet mera komplicerad. Dels är det fruktansvärt dyrt att genomföra en modernisering och dels är vi i avsevärd grad beroende av omvärldens, speciellt politikernas, handlande. På grund av de mycket stora beloppen är det även för Saléns del svårt och riskfyllt att själv skaffa fram det nödvändiga kapitlet. Vi avvaktar därför med stort intresse den utlovade statliga varvsstrukturutredningen.

Jag vill lägga till ytterligare en reflektion med avseende på energiproblematiken = energikrisen. Tydliga tecken borde göra de politiska makterna observanta på att man mycket, mycket snart tvingas av verkligheten att handla för att säkerställa vårt energibehov. Därför ter sig nuvarande politiska balansläge som ytterst olyckligt. Om man icke kan enas om något annat vore det kanske en möjlighet att föra den frågan ovan den politiska stridens arena?

I samband med konferensen förelåg resultatet för första halvåret 1973. Ganska stora variationer föreligger för de olika verksamheterna med avseende på resultatet jämfört med budget men totalt sett har de positiva faktorerna övervikt varför allt pekar på en väsentlig förbättring för helåret 1973 jämfört med 1972.

Allmänt har tank och torrlast gått över förväntan. Kyl sämre liksom Tor Line. Finnbodas oljeplattformar var svårare att bygga än beräknat och drar därför ner resultatet för Finnbodagruppens verksamhet. En särskild analys beträffande Göta-verkengruppen inflyter så småningom i Skeppsbyggaren men här kan sägas att dollardevalveringen och problemen med produktionen vid Arendal drastiskt drar ned de i övriga avseenden goda resultaten för gruppen.

Salén & Wicander liksom livsmedelsgruppen överträffar de högt ställda målen.

Bland mera noterbara affärer på senare tid kan nämnas att vi numera gått ur engagemanget i Jugoslavien. Vi hade ett billigt fartyg tillsammans med våra Gränsgesvärner men med det låga priset liksom varvets övriga dåliga kontrakt rådde stor oklarhet om vad fartyget egentligen skulle komma att kosta oss.

Istället har vi utökat 348.000-tons serien med ett 7:e fartyg för leverans 1976. Kockums har i samband med den nya beställningen även blivit delägare med 20 % vardera i de tre sista fartygen.

Oljeborrningen har nu påbörjats och om någon vecka vet vi om det första hålet uppe på ön Hopen skall ge oss någon utdelning. Vi har nu lärt oss en smula om ämnet. Det är en dyr och äventyrlig gren av affärsverksamhet som om man har tur kan ge stor utdelning. Vi bygger ut vår oljeprospekteringssektor som blir en del av tankdivisionen med förhoppning att utbyte av information och kontakter skall visa sig fruktbara.

Bland andra större affärer kan nämnas inköpet av Eriksbergs reparationsverksamhet. En stor torrdocka har dessutom beställts från Polen. Därmed har vi bundit oss för en utbyggnad av Götaverkens reparationsvarv till en effektiv enhet, som vi räknar med att ha klar 1975. Men som sagt, det kostar fruktansvärt mycket pengar och kräver stor arbetsinsats att modernisera varvsrörelsen. Skall industrin överleva blir det emellertid nödvändigt. Utan riktiga verktyg klarar vi oss icke mot omvärldens billiga arbetskraft.

Henrik Salén

"Ocean Voyager" borrar för Shell i Nordsjön

I början av oktober levereras oljeborrplattformen "Ocean Voyager" till det amerikanska bolaget ODECO. Som Salén-Nytts läsare säkert påminner sig byggdes skrovet till plattformen av Finnboda Varf, som därmed blev det första svenska varv som gav sig in i denna speciella bransch av varvsverksamhet.

Alltsedan skrovet levererades från Finnboda till Nylands Verksted i Oslo har utrustning pågått och den väldiga pjäsen, krönt av själva borrhornet, har en tid dominerat Oslo stadsbild. Den första oktober går "Ocean Voyager" på provtur under några dagar, varefter leveransen sker. Sedan skall plattformen bogseras ut till oljefälten i Nordsjön för att påbörja oljeletning för Shell.

Tankjagare

Det är inte bara "bananjagare" vi har i Salén-flottan utan även "tankjagare", påpekas det från tankrederiets operationsavdelning, som håller ett ständigt och vakande öga över bl. a. tankfartygens genomsnittsfart under olika resor och betingelser.

Så gjorde t. ex. vår 120 000-tonnare "Sea Spirit" under tiden 12-14/8 en genomsnittsfart av 20,4 knop under ballastresa från Lissabon till Ras Tanura och hade under ett av dygnen en toppfart av 21,54 knop. Inte illa! Kapten ombord under rekordresan var T. Franzén och maskinchef K. Zetterlund.

Hur förhåller det sig inom torrlastrederiet, finns det även där fartyg som skulle passa in under beteckningen "jagare"?



t/j "Sea Spirit" i ballast.

Cargolux börjar flyga DC-8 i oktober



Det är ett plan av i stort sett denna typ som Cargolux skall börja flyga i oktober.

Under devisen "You name it — we fly it" är Cargolux i färd med att ta steget in i jetåldern. Företaget har hyrt en DC8-61F med en lastkapacitet av 36 ton och 10 642 kubikfot och avsikten är att maskinen tills vidare skall flyga tre turer i veckan på sträckan Luxemburg–Hong Kong–Luxemburg. Detta motsvarar per vecka en kapacitet av 4 CL44-fligheter. CL44 är den typ av fraktplan med s. k. swing-tail, som Cargolux hittills flugit.

Cargolux har sedan starten 1970 genomgått en mycket kraftig expansion, antalet flygplan har ökat från ett till fem, varav fyra ägs av Salén–Loftheldir, och antalet tonkilometer har i stort sett fördubblats varje år sedan 1970. 1973 beräknas det nå 140 miljoner.

Sten Grotenfelt hos Salén & Wicander, som är chef för Saléns andel av dessa flygaktiviteter, upplyser att Cargolux under det senaste året ökat sin volym på Hong Kong så kraftigt att man snart inte har kapacitet att ägna sig åt andra marknader. Det anses också ofrånkomligt att Cargolux måste följa med i utvecklingen och försvara positionen i Hong Kong, där Cargolux nu är det största icke schedule-rade fraktcharterbolaget.

Lasterna till Hong Kong består huvudsakligen av industriprodukter, varav en hel del går vidare till Japan och Australien med andra flygbolag. Från Hong Kong till Europa består lasten till största delen av

textilprodukter och elektroniska produkter från Hong Kong och Japan.

En hel del intressanta uppgifter av delvis ny typ kommer att föreligga för de CL44-or som nu blir över i samband med att flygplan av typ DC-8 sätts in i trafik. Ett område är transport av levande djur, där Cargolux redan gjort en del försök. I planeringen ingår även en bearbetning av nya marknader, exempelvis Sydamerika, och en vidareutveckling av trafiken på Afrika.



Cargolux' nya devis.

En del av CL44-kapaciteten kommer att vara kvar på Fjärran Östern, huvudsakligen Singapore, men även Hong Kong vid behov. Slutligen finns en betydande sub-chartermarknad, dvs. där man flyger för ett annat bolags räkning längre eller kortare perioder.

Utvecklingen hittills under 1974 för Cargolux har varit god och även om introduktionen av ett jetplan medför stora problem hyser man inom företaget goda förhoppningar om en fortsatt kraftig expansion.

*



Tillgången på last för Cargolux växer.

Koncernkonferens på Hook

Under tiden 13–16 september hölls årets koncernkonferens på Hooks Herrgård utanför Jönköping under temat "Salénkoncernens strategiska planering".

Leif Appelgren orienterade inledningsvis om koncernens budget- och uppföljningssystem och docent Lennart Strömberg, Handelshögskolan och Institutet för Företagsledning, gav sin syn på hur man löser Salén-koncernens strategiska problem.



Bertil Torekull, Veckans Affärer.

Världens oljereserver, utvecklingen av oljeproduktionen under de närmaste 25 åren var temat för konsult Erik Moberg och Anders Berg redogjorde för de närmaste årens oljetransporter, transportvägar, tonnagebehov och tonnagetillgång.

Hans Laurin orienterade om "Göta-verkens långsiktiga marknads- och investeringsproblem" och Claes-Henrik Zethelius gav deltagarna dels en bild av utvecklingen inom kyltransportområdet och dels en idé om hur nästa kylbåt kan komma att se ut. Slutligen diskuterades strategiska problem på koncernnivå.

Konferensen avslutades under mycket trevliga former, vartill Mr. Trend, Veckans Affärer, (Bertil Torekull), aktivt bidrog med ett tankvärt och uppskattat kåseri.

Bananplantager förstörda

Den 28–29 maj skadade svåra stormar Chiquitas bananplantager i Honduras, meddelar man oss från BK-Bananer. Största delen av produktionen förstördes och normala leveranser kommer icke att kunna erhållas därifrån förrän i början av 1974 då säsongsmässiga efterfrågan är stigande.

Knappheten på bananer har inte blivit så kännbar i Sverige eftersom försommaren har varit varm och banankonsumtionen då minskat till förmån för glass, läsk, jordgubbar m. m.

Forts. från sid. 1

Salénrederierna tog den 4 juli leverans av bulkfartyget "Arctic Wasa" från VEB Mathias-Thesen-Werft i Wismar. Fartyget döptes den 29/6 av fru Astrid Börresen, maka till dir Tom Börresen, Stockholm.

Efter leveransen gick "Arctic Wasa" in i en 10-årig tidsbefraktning för Boliden, som huvudsakligen kommer att sysselsätta henne med transporter av svavelkis och järnoxid på traden Rönnskär-Helsingborg-Immingham/Weser.

"Arctic Wasa" har en dödvikt av 23 221 ton och en grainkapacitet av 1 046 000 kubikfot. Hon är byggd till högsta isklass hos Det Norske Veritas med extra isförstärkning och är utrustad med ett huvudmaskineri bestående av en MAN Diesel typ K8Z 70/120 E om 11 200 EHK vid 40 varv/min. Fartyget gör 15 1/2 knop och är försett med styrpropeller på 1 000 HK.

"Arctic Wasa" har fem lastrum, varav 2:ans och 5:ans lastrum kan vara tomma



MS ARCTIC WASA Newbuilding No 103

L.o.a.	176,50 m
l.p.p.	167,40 m
beam	22,86 m
depth	14,00 m
draft, summer freeb.	10,06 m
cargo capacity, grain, cbf .	1.046.000
DW, metr. tons	23.221

MAN Diesel engine type K 8 Z 70/120 E
(built on licence)

EHP	11.200
rpm	140
speed, knots	15,5

trots full dödviktslast. Hon är utrustad med fyra 25 tons kranar med hydrauliska gripskorpor.

Ägare till fartyget är Partrederiet Arctic Wasa med delägarna Rederi AB Transoil, Rederi AB Rex och Rederi AB Götha.

Befälhavare ombord var vid övertagandet Bengt Isberg, maskinchef Sven Wikdahl och ekonomiföreståndare Charles Olsson.

Vid sin ankomst till Rönnskär på jungfruresan var "Arctic Wasa" det största fartyg som dittills hade angjort hamnen, som f. ö. byggts ut för att kunna ta emot fartyg av denna storleksordning.



På bryggan ses Bengt Isberg, fartygets befälhavare, omgiven av stf divisionschefen för Boliden-Helsingborg Göran Aresjö och försäljningsdirektör Lars Birkner.

Fru Astrid Börresen döpte "Arctic Wasa".

Kapten Maria anropas!

Alla hörde vi väl talas om svenskan Maria Björnström, kapten på flotten "Acali", som i somras tog sig över Atlanten från Kanarieöarna till Mexiko. Men ingen nämnde någonsin ett tröstens ord i pressen om kapten Marias fästman, som inte fick följa med på flotten (eller kanske han avstod) men som i stället tillbringade oroliga månader som 2:e styrman på Saléns bananjägare "San Benito" under samma tid. Olle Widigsson heter han och vi ser honom på bilden tillsammans med telegrafisten i "San Benito", Tom Fridolf, som via fartygets radio för-



sökte få kontakt med fästmön på "Acali". Det lyckades nu inte, men däremot fick som bekant flottäventyren ett lyckligt slut, när man efter 100 dagar nådde ön Cozumel utanför Mexikos kust, just in time för att undgå orkanen Brenla, som sopade rent över Karibiska havet. Besättningen bestod av sex kvinnor och fem män och det hela uppges ha varit ett experiment i mänsklig samlevnad.

GV köper sju akterskepp från Lisnave

Götaverken har vid Lisnave i Portugal beställt sju akterskepp för 140 000-tons och 154 000-tons fartyg, som skall byggas vid Arendal. Det första akterskeppet levereras i slutet av 1974 och sedan kommer leveranserna att pågå tre år framåt. För Arendal innebär detta att kapaciteten ökas med 1-1 1/2 fartyg per år och att omsättningen ökas med 4-5 %.

Tankfartygen på 154 000 ton är en förstoring av 140 000-tonnaren. Den första ordern i denna serie kom från en av Götaverkens gamla kunder, Ludvig G. Braathen.

Disembarking off Las Palmas

Vi har tidigare visat bilder av helikoptrar som försett våra tankfartyg utanför Kap med proviant, post m.m. Här kan vi nu redovisa ytterligare en helikopterbild, men denna gång från sjöhavet utanför Las Palmas, där "Sea Spray" tog ombord reservdelar till radarn och hämtade fyra serviceingenjörer. SRS' dåvarande port captain i L.P., Tom Hoeybye, passade vid tillfället på att följa med "to watch operation", som det står i vår sagesmans rapport.



Ett personolycksfall i USA

Stuvare skadades på Salénfartyg i USA krav på 150.000 dollar krymte till 7.500

Assuransavdelningen har årligen att handlägga ett stort antal mer eller mindre kvistiga försäkringsfall. Det fall som nedan relateras har sin upprinnelse i ett av Saléns fartyg, som den 9 april 1971 låg i New Yorks hamn. Under arbete ombord blev en stuveriarbetare skadad med en långvarig rättslig tvist som följd, vars utgång vi här kan följa.

I skeppsdagboken gjordes följande anteckning:

"Lucka 4. — En stuveriarbetare fallit ned från B- till C-däck. Mannen var vid olyckstillfället sysselsatt med att sticka ned s. k. rullbanor, vilka tidigare använts i B-däck och kvarlämnats där. Ingen besättningsmedlem var ögonvittne till det inträffade. Enligt stuveriförmans utsago tappade mannen balansen just då han släppte rullbanan. Den skadade fördes omedelbart till sjukhus i tillkallad ambulans. Stuveriets säkerhetsman upprättade en rapport varav fartyget erhöi en kopia. Han hade ingenting att erinra mot fartyget. Fartyget hade även före lossningen började inspekterats av två s. k. safetymen. Varken denna inspektion eller under lossningen företagna inspektioner föranledde några som helst anmärkningar eller påpekande gentemot fartyget. Vid fartygets avgång från New York hade inget meddelande erhållits, huruvida allvarliga skador förelåg eller ej. Fallhöjden var 9 fot.

Vakthavande styrman var vid olyckstillfället, 2:e styrman j.r., som befann sig på väderdäck vid lucka 3".

Rederiet stämt på \$ 150.000

För de flesta av oss tyder denna beskrivning på, att olycksfallet icke berodde på fel eller bristfälligheter från fartygets sida. Hade det inträffat utanför USA, hade vi antagligen icke hört mer om saken. Amerikanska "personal injury lawyers" anser emellertid ytterst sällan, att olycksfall ombord ej är att hänföra till något fel från fartygets sida. Detta medförde, att i december 1971 uttogs stämning mot Salénrederierna. Ersättningsanspråket uppgick till \$ 150 000:—.

Stuveriarbetaren hade till följd av fallet åsamkats flera skador, däribland en skallfraktur. Han vårdades på sjukhus i tolv dagar och var sjukskriven under 39 veckor. Mannens förlust av arbetsinkomst under denna tid utgjorde \$ 7 605:—, var till kom diverse medicinska kostnader om \$ 2 070:—. I yrkesskadeersättning från stuveribolagets yrkesskadeersättningsbolag hade stuveriarbetaren erhöi \$ 4 448:—, vilket belopp detta försäkringsbolag i sin tur återkrävde från Salénrederierna.

Den skadades egen beskrivning av olycksfallet gick ut på, att han hade snavat i brutna "grating boards" vid luck-

karmen i B-däck. Det framkom sedermera, att detta knappast var riktigt; den skadades advokat hävdade då, att det var för stort mellanrum mellan luckkarmen och gratingen, så att mannen hade kunnat få foten i detta mellanrum och därigenom snavat. Detta ansåg advokaten borde medföra ersättningskyldighet för Salénrederierna.

Jury avgör

Enligt fartygsritningarna gick gratingen på ståldäcket fram till luckkarmen på två tum när. Ett vittne gjorde dock gällande, att gratingen upphörde 2 fot från luckkarmen! Detta vittne förklarade också, att då mannen snavade, försökte han återfå balansen men lyckades icke, därför att han fick foten i en recess avsedd för en stege, som vid tillfället icke var på plats.

Som många känner till, har amerikanska domstolar oftast en jury, som avgör icke bara själva vållande frågan utan också en eventuell ersättnings storlek. Det ställs ytterst stränga krav beträffande innebörden av begrepp som "seaworthiness" och "negligence". Hårtill kommer de svårigheter, som man har med en skadad mans arbetskamrater. Dessa är så gott som undantagslöst beredda att vittna till den skadades förmån. Ibland förefaller dylika vittnesmål innebära ett icke alldeles obetydligt tummande med sanningen.

Att långt i efterhand få fram alla omständigheter omkring ett olycksfall är oftast svårt och ibland omöjligt. Hårtill kommer att en rättegång i USA alltid drar betydande kostnader, som man icke får tillbaka från motparten, även om man vinner målet. I vårt fall skulle det i rena advokatkostnader för oss röra sig om, såg \$ 8 000:—, vartill skulle komma resor för två styrmän till New York och vistelse därstädes under rättegången jämte kostnader för deras avlösare under tiden.

Erbjudande om uppgörelse i godo: 19.648 dollar

Om den skadade skulle lyckas vinna sitt mål, ansåg våra P & I-assuradörer och deras New York-ombud, att domstolen sannolikt skulle ha utdömt ett ersättningsbelopp mellan \$ 40 000:— och \$ 50 000:—.

I vårt fall hade stuveribolaget godkänt fartyget. Fråga uppstod om medvållande från deras sida.

Att motparten var tveksam beträffande sitt krav, visade sig genom att det så

Person-Nytt

Civilingenjör Erik Bruce tillträdde den 15/9 befattningen som teknisk direktör vid Finnboda Varf. Han kommer närmast från Johnsonkoncernen, där han var chef för nybyggnadsinspektionen.



Erik Bruce

Mats Ruhne har övergått från Saléns koncernstab till Salén Reefer Services i en ny befattning som personlig assistent till C.-H. Zethelius, chef för kyldivisionen. Mats Ruhne kvarstår som VD i Petroswede AB fram till slutet av innevarande år.

Ansaret för Saléns engagemang i Petroswede AB och övriga oljeprospekteringsfrågor har överförts till tankdivisionen. Till chef för dessa frågor har utsetts Nils Salander under ledning av Gunnar Björkbom, chef för tankdivisionen.

Befattningen som chef för den administrativa avdelningen vid Salénrederierna innehas tills vidare av P.O. Boman.

Som chef för exportavdelningen har vid AB Meropa från 1 september anställts direktör Leif Westerberg. Han var från 1961–68 inköps- och marknadschef vid Kooperativa Förbundets huvudkontor i Stockholm och 1968–72 chef för Nordiskt Handelsförbund i London samt därefter skandinavisk livsmedelschef för C. Itoh & Co Ltd.

Dödsfall

Sjökapten Gösta Palmgren, Malmö har avlidit i en ålder av 66 år. Han avlade sjökaptensexamen 1933 och var under en lång följd av år befälhavare i Salénrederierna fram till sin pensionering i mars månad i år.



Gösta Palmgren

Forts. sid 8

Salénföretag i varvsu



Varvsutställningen "Sudotechnika 1973" invigs av HKH prins Bertil. Till höger på bilden ses ambassadör Gunnar Jarring.



Bengt Karmert, chef för Salén & Wicander, Göteborg, demonstrerar Gunclean med hjälp av kvinnlig tolk.



Trängseln var ofta stor i Salén-montern.

Företag inom Salén-gruppen deltog under tiden 10–19 augusti i en specialutställning i Leningrad för svenska varv och tillverkare av fartygsutrustning. Totalt deltog 32 företag i utställningen, som invigdes av HKH prins Bertil och besöktes av mellan 80–100 000 besökare från hela Sovjet och övriga Comeconländer.

Saléns representerades av Götaverken, Finnboda Varf och Salén & Wicander, som tillsammans disponerade en monteryta om 200 av de 2 000 kvadratmeter som hela utställningen omfattade. Intresset för utställningen, som var arrangerad av Exportmedia AB, var påfallande stort. Till de flitigast besökta montrarna hörde Saléns, vars stab av specialister och tolkar – ett 15-tal – var i ständigt verksamhet under de tio utställningsdagarna. Särskilt stort intresse visades för Arendal och Götaverken, vilket faller sig naturligt med tanke på de goda förbindelser – i synnerhet vad gäller fartygsreparationer och klassningar – som varvet har med sovjetiska rederier, varv och myndigheter.

Under mässan skrevs för Götaverkens reparationsvarv ett avtal med Sudoimport innebärande leverans av ett antal fryslådor för ryskbyggda fartyg av typen "Slava". Dessutom fördes konkreta förhandlingar beträffande andra objekt med ryska myndigheter och representanter för den expanderande ryska varvsindustrin.

Mycket stort intresse tilldrog sig även Salén & Wicanders många produkter, av vilka de flesta fanns till granskning i full skala i montern. Speciellt intresse tilldrog för hela Salwicos säkerhetsprogram och miljöskyddsutrustning, dvs. eld-, rök- och gasdetektorer marknadsförda av Salwico-Strömberg, Salwicos Gas Sampling System för oljehaltmätare liksom Neptumatic reningsverk för toalett- och köksavfall, vilket f. ö. numera ingår som standard i Götaverkens fartygsbyggen. Salén & Wicander demonstrerade vidare Saxlunds förbränningsugn för fast avfall eller avfallsolja, samt Tanksapps inertgassystem, som är baserat på s. k. Peabody-utrustning. En framträdande plats i montern intog Gunclean, Salén & Wicanders mest kända produkt. Det bör i sammanhanget även noteras att Scan Marin, Helsingfors, ett företag i vilket Saléns är delägare, deltog i mässan och ingick i Salén-montern. Scan Marin marknadsför de flesta av Salén & Wicanders produkter i Finland och på öststatsmarknaden och omsätter årligen cirka 100 miljoner mark.

Mycket stort intresse ägnade besökarna åt en modell i skala 1:100 av den på Finnboda Varf byggda oljeborrplattformen "Ocean Voyager".

Utställning i Leningrad

I anslutning till mässan var en speciell Salén-dag arrangerad i det närbelägna Kirovpalatset. Därvid höll Sven H. Salén ett orienterande föredrag om Salén-gruppens verksamhet. Göran Bergkvist och Thorsten Andersson höll föredrag om Götaverkens och Finnbodas nybyggnads- resp. reparationsverksamhet och visade i anslutning därtill en serie färgbilder från varven. Vilhelm Åhgren och Bengt Karmert presenterade Salén & Wicander-gruppens olika produkter.

Föredragen hölls på ryska via tolk och varje föredrag följdes av en livlig fråge- och diskussionsstund. I panelen satt förutom företagschefer och föredragshållare även professor Andreas Ådahl, ledamot av Salén & Wicanders styrelse.

Salén-dagen upptog även en lunch för framträdande representanter för varvsindustrin i Sovjet och öststaterna samt ryska myndigheter. På kvällen samma dag hälsade Christer Salén cirka 70-talet pressmän välkomna till visning av Saléns monter. Rapporteringen i sovjetisk press var omfattande och positiv och vid fyra tillfällen sändes ganska ingående TV- och radioreportage från utställningen.

Under utställningen visades ett bildspel om Salén-gruppens samlade verksamhet. Det är uppbyggt av cirka 500 färgdiabilder, som visas under loppet av 11 minuter med hjälp av 12 projektorer. Bildspelet visades 400 gånger under de 10 dagar mässan pågick och sågs av omkring 12 000 personer.

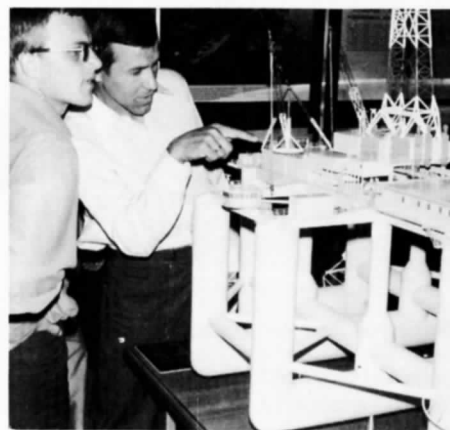
I våras sände några intresserade på Salén ut en förfrågan till alla anställda ombord och iland för att utröna intresset för att bilda en kulturförening. Över hundra svarade och det bedömdes därför angeläget att bilda en sådan förening, vilket skedde den 20 aug., då ett 40-tal anställda vid kontoret och ombord träffades och beslöt bilda föreningen, som omfattar alla inom företaget och dess dotterbolag, som bedriver rederi- och skeppsmäkleriverksamhet, samt företagens pensionärer. Vid mötet antogs stadgar och ett uppgjort förslag till budget fastställdes. Företagsledningen har lovat ekonomiska bidrag i form av subventioner vid biljettköp etc.

Följande anställda vid Saléns är aktivt arbetande inom föreningens styrelse och sektioner: Kjell Blixt, ordf., Brita Berg-



Göran Bergkvist demonstrerar Arendalsvarvet vid pressvisningen.

Tolkarna var flitigt i elden. Här ses en av dem, Einar Nikkinen (i mitten) från Götaverken i arbete.



Stort intresse visades Finnbodas borrh-plattform.

Kulturförening bildad på Saléns

schöld, v. ordf. och ledare av konstsektionen, Bo Burendahl, sekr., Brita Troell, kassör och ledare av musiksektionen, Göran Norrthön, ledare av teatersektionen, Eva Wenström, ledare av litteratursektionen samt Gustaf Bäckdahl, klubbmästare och ledare av sektionen för historia m. m.

Alla anställda och pensionärer är nu mycket välkomna att ta kontakt med någon av dessa om ni har något på hjärtat med anknytning till kulturföreningens verksamhet.

Vinn en lito!

Måndagen den 8 oktober har alla intresserade en jättechans att utan kostnad vinna en originallitografi dels av Roland Svensson och dels en av Gustav Rudberg – Spanien-Gustav, båda lika kända skild-

rare av svensk natur. Dessutom får vi alla ett fint tillfälle att lära oss hur det går till att göra en litografi. Vilket egentligen är huvudsyftet med arrangemanget. Roland S. har nämligen lovat att den 8:e ställa upp i matsalen på Riddargatan 17 och visa oss hur en litografi blir till. Med sig har han en av vårt lands främsta litografer, Rolf Jansson, som lovat ta med sig litografiska stenar. Kl. 17.30 bjuds det först på förfriskningar i matsalen och vid 18-tiden börjar föreläsningen, som avslutas med utlottningarna. Alla är välkomna, gärna med någon anhörig som är konstintresserad.





Citrus till Sovjet

Skeppningar av citrus från Kalifornien till den sovjetiska marknaden med kylfartyg opererade av Salén Reefer Services pågick under våren. Frukten lossades i bl. a. Leningrad och Nachodka. Den ena bilden visar en rysk kontrollant i Long Beach som tillsammans med D.F. McMillan, vice president i Government Affairs Sunkist Growers, kontrollerar fruktkvaliten. Den andra bilden visar hur citruslådorna lastats på pallar för att med truck transporteras till fartygssidan.



Forts. från sid. 5

småningom framkom erbjudande om uppgörelse i godo för \$ 19 648:–. Härav skulle \$ 15 000:– betalas till den skadade och hans advokat och resterande belopp till yrkesskadeförsäkringsbolaget. Förhandlingar mellan parterna ledde därefter till, att yrkesskadeförsäkringsbolaget visade sig berett att återta sitt krav, medan stuveribolaget för sin del var berett att biträda till uppgörelse med \$ 7 500:–. Våra P & I-assuradörer gick med på denna uppgörelse. Fallet har sålunda för oss kostat \$ 7 500:–, som våra P & I-assuradörer har ersatt. Härtill kommer deras kostnader.

Noggrant förd skeppsdagbok

Det förtjänar påpekas, att med en mindre detaljerad beskrivning i skeppsdagboken skulle fallet antagligen ha blivit dyrare. Samtidigt kunde saken måhända ha fått ett bättre utfall, om man ombord genast hade rapporterat det inträffade till P & I-ombudet. Denne hade då skickat ombord särskilda "investigators" och även eventuellt en fotograf. Frågan om gratingens tillstånd hade då icke behövt uppstå.

Man kan konstatera, att det här fallet är långt ifrån särskilt extremt med tanke på amerikanska förhållanden, då det gäller personskador. För det första inskränker sig kravet enligt stämningen till \$ 150 000:–. Oftast brukar kraven vara avsevärt högre. Miljonbelopp är numera icke ovanliga. Därnäst förekom i fallet, enligt vad man kunde se, inga osmakliga försök att framställa den skadades tillstånd, som väsentligt värre än vad det verkligen var. Med tanke på andra fall skulle ett påstående om, att mannen hade blivit till hälften invalid till följd av ryggont och/eller huvudvärk eller något liknande medicinskt svårkontrollerbart symptom icke ha varit förvånande. Slutligen var det i detta fall en stuveriarbetare, vilken som vittne kom med ett egen-

domligt uttalande beträffande fartygets utrustning; i det här fallet gratingen.

Egendomliga vittnesmål

Våra P & I-assuradörer har meddelat, att det tyvärr långt ifrån är sällsynt, att stuveriarbetare är beredda att lämna vittnesmål, som fartygsbefälet för sin del skulle finna mycket egendomliga. Det är snarare regel än undantag, att då stämning med anledning av ett olycksfall inkommer ett och annat år efter olycksfallet, det görs gällande, att allahanda brister och felaktigheter förekommit ombord. Situationen är sådan, att då olycksfall inträffar, man bör räkna med som sannolikt, att dylika påståenden så småningom framkommer. Om en man exempelvis halkat utan påvisbar orsak kan man senare få höra, att mannen i själva verket halkat i en oljefläck. Särskilt gäller detta om mannen har snavat i närheten av vinschar eller kranar. Vid fall från lejdare eller plattformar görs gärna gällande, att lejdaren hade något löst eller tillbucklat steg eller någon annan bristfällighet.

Inträffar olycksfall under arbete i skymningen eller på kvällen gör man klokt i att förvänta sig påståenden om bristfällig belysning. Har ett olycksfall något samband med användandet av fartygets vinschar eller kranar, kan det sedermera heta, att dessa var ryckiga och besvärliga och därför osäkra. Dylika påståenden kombineras gärna med en upplysning om att stuveriarbetarna hade framfört klagomål till någon uniformerad person ombord utan att denne brytt sig om saken. Att ingen av fartygets styrmän kan erinra sig dylika klagomål, kan inför rätta väga lätt mot 4 eller 5 stuveriarbetares vittnesmål om motsatsen.

I november 1972 infördes vissa ändringar i USA Longshoremen Workers and Harbors Compensation Act. En viktig ändring var att i fortsättningen kan en stuveriarbetare, som drabbas av olycksfall i arbete, icke längre basera sitt krav mot rederiet med påståenden att fartyget var

"unseaworthy". Även om olycksfallet beror på någon bristfällighet ombord, skall numera ersättning utöver vanlig yrkesskadeförsäkringsersättning icke utgå. Där emot svarar rederiet fortfarande om "negligence" har utvisats från fartygets sida. Det är svårt att bedöma, om detta i realiteten kommer att medföra någon ändring; uttalanden från amerikanska advokater synes tyda på, att så icke blir fallet. Våra P & I-assuradörer menar, att det också i fortsättningen är klok politik att handla utifrån det antagandet, att varje stuveriarbetareolycksfall i amerikansk hamn – hur bagatellartat det än kan förefalla vara – bör betraktas som möjligt upphov till betydande skadeståndskrav. Mycket skulle vinnas, om fartygsbefälet undantagslöst och utan dröjsmål anmäler inträffade olycksfall till fartygsagenten eller direkt till P & I-klubbens agent.

Då man i skeppsdagboken skall redogöra för ett inträffat stuveriarbetareolycksfall bör man också kortfattat beskriva, i vilken utsträckning man från fartygets sida har haft styrmän på vakt på däck eller gjort inspektionsronder samt alldeles speciellt införa, huruvida något klagomål framkommit från stuveriarbetarnas sida. Dylika anteckningar i skeppsdagboken kommer att vara till stor hjälp för att bemöta påståenden om, att man ombord har utvisat "negligence", om efter månader och år stämning framkommer.



Farliga fripassagerare hittades i kyllast

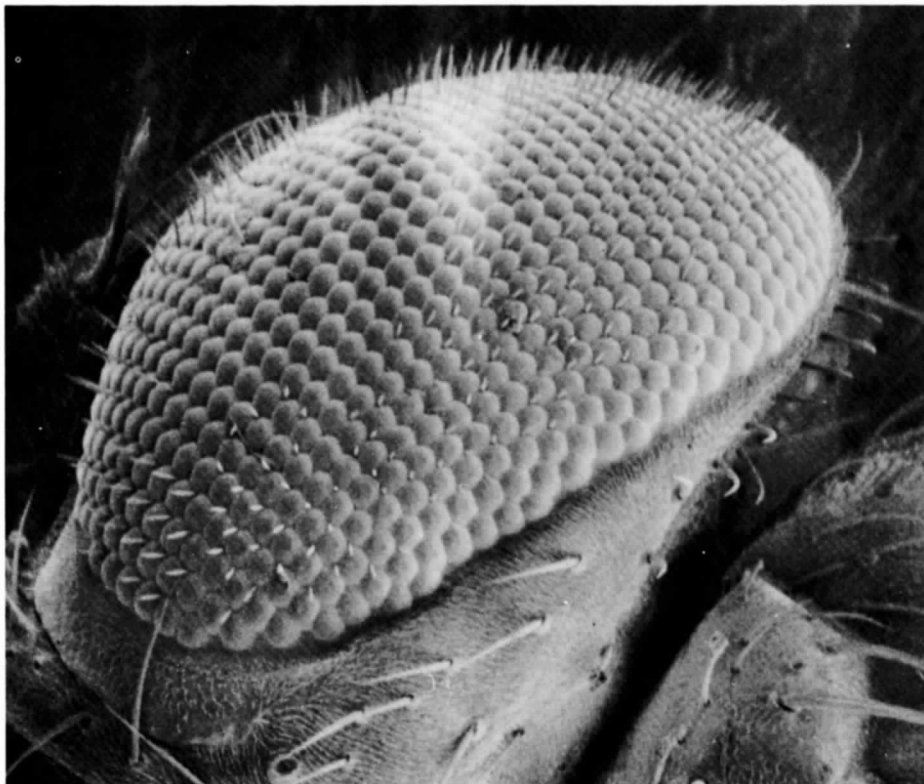
Lennart Fröberg, kylmaskinist och blivande supercargo i kylrederiet, gjorde härmdagen Salén-Nytts redaktion den äran. Med sig hade han en kapsel, som visade sig innehålla ett osäkert antal minimala små djur, icke hemförda från en resa i Orienten, som fallet var med en litterär resenär, som är många av oss välbekant, utan från ett av lastrummen i "Ballade", där Lennart hade varit mönstrad. Han hade hittat krypen i vindruvslådor under resa från Cape Town till Montreal.

De väckte givetvis Lennarts stora intresse och vid ankomsten till Montreal lämnade han över ett antal av dem — i avlivat skick — till representanter för USDA (Jordbruksdepartementet) för analys. Deras experter kunde genast konstatera att det rörde sig om exemplar av den i Amerika fruktade Meditteranean Fruit Fly. Nu blev inte herrar inspektörer särskilt alarmerade, för tack vare "cold treatment" under överresan, dvs. ett par veckor vid nollgradig temperatur, hade alla

de farliga insekterna givit upp andan. Lossningen av de cirka 270 000 kubikfötterna vindruvor och äpplen kunde därför påbörjas utan försening.

Men hade inte "cold treatment" satts in från resans början och krypen därmed avlivats, hade fartyget antingen fått kyla ned lasten under 14 dagar eller också lämna den till speciella kylrum iland, åtgärder som skulle kostat stora pengar.

För den som vill läsa mer om de farliga insekterna hänvisar vi till Salén-Nytt nr 5/72, där C.O. Andersson redogjorde tämligen ingående för dessa problem.



Vänster bakben på fruktflugan och...

... ena ögat, båda bilderna i 550 gångers förstoring med hjälp av en elektronkamera

Tala om oväder...

Om rederiets kyl- och tankfartyg oftast seglar på trader, där det är gott om värmen — alltför gott många gånger — så händer det inte så sällan att torrlastfartygen har att rida ut tuffa tag med vädrets makter. Ibland händer det t. ex. att kvicksilvret krupit en bra bit under nollan samtidigt som det blåser småspik.

Bertil Stenström, överstyrman i "Segerö" i vintras, berättar om några sådana resor. Vid det första var fartyget på väg från Baie Comeau i Canada till New York med papper. Det var 15 grader kallt, full storm. Fartyget blev fullständigt nedisat. Inte en pryl stod kvar på sin rätta plats. När vädret blev bättre sattes all arbetskraft in på isbankning och med Golfströmmens hjälp blev fartyget rent lagom till ankomst New York. Även de två efterföljande resorna blev likadana eller värre. Vid båda dessa var fartyget så nedisat vid ankomst till New York att det fick ligga ett dygn och knacka is innan lossningen kunde börja.



Biblioteken ombord utökas – förbättras

Som säkert många erinrar sig från ett tidigare nummer av Salén-Nytt åtog sig Roland Svensson, konstnär och författare, frivilligt att förmedla bokköp till våra fartyg, ett erbjudande som vi med tacksamhet accepterade. Frukterna av erbjudandet har nu börjat sköras i form av uppfräschade och väsentligen ökade bokbestånd i 16 av fartygen, som erhållit tillsammans 1 407 volymer till en kostnad av 14 750 kronor. I beaktande av dagens bokpriser blir det ett förbluffande moderat pris för varje volym och ändå ger en granskning av listorna över gjorda inköp vid handen att det inte är fråga om något avskrap från bokhandelsdiskarna. Hittills har bokköpen fördelat sig på följande sätt:

Fartyg	Summa	Volymer
Sea Serpent	1 000:–	95
Sea Spray	1 000:–	63
Sea Serpent	1 000:–	92
Sea Serpent	250:–	13
Sea Splendour	500:–	66
Sea Sovereign	1 000:–	118
Pacific Wasa	500:–	80
Sea Soldier	1 000:–	110
Seven Stars	500:–	65
Scandic Wasa	350:–	47
Sea Spirit	1 600:–	176
San Blas	500:–	70
Korshamn	500:–	59
Antilope	500:–	69
Sea Sapphire	3 000:–	250
Sven Salén	1 200:–	139
	14 750:–	1 407

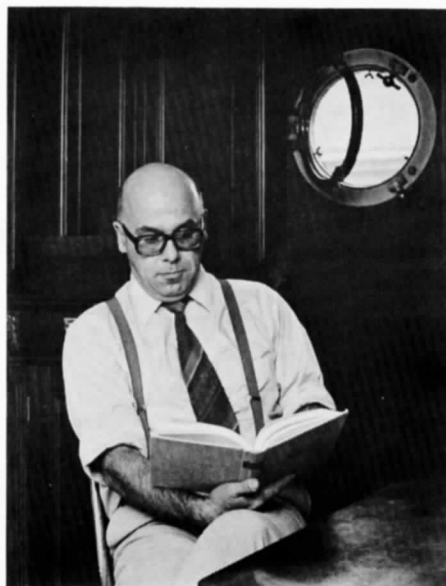
I samtliga fall har boklådorna utan försening kunnat levereras till fartygen när de anläpt europahamnar.

Roland Svensson hade en ambition när han satte igång "Operation biblioteks-förbättring": att för de penningmedel som ställdes till förfogande inköpa största möjliga antal goda böcker. Genom viss kunskap om bokhandeln visste han att bokhandlare alltid ligger inne med boklager från föregående års utgivningar. Dessa lager luftas med jämna mellanrum genom realisationer.

Där skall inköpen placeras – men inte vid REA-tillfällen, säger RS, utan genom kontinuerlig granskning av utvald bokhandels inläggande lager. Roland valde, efter viss prövning, Hedengrens Bokhandel vid Stureplan i Stockholm.

Varje fritidsklubb ombord har fått sina egna synpunkter tillgodosedda och omgående svar från RS, som därefter sändt en kopia av listan över utvalda böcker ombord. Systemet har fungerat förträffligt och kommer säkert att göra det i fortsättningen också, även om Roland tidvis är på resande fot. (I november ställer han t. ex. kosan till sitt omhuldade Tristan da Cuna i Sydatlantien).

De flesta böckerna har kostat ungefär en tia, vilket visar sig vara 1/4 av ordinarie pris.



Läslusten bland de ombordvarande har alltid varit stor.

Roland Svensson säger sig med stor tacksamhet och glädje ha deltagit i detta arbete att sprida kunskap, trivsel och glädje ombord i fartygen och han har ofta erhållit skriftliga bevis på att hans verksamhet uppskattats. Bokläsningen torde vara av central betydelse under sjöfolks tjänstgöring ombord.

Nya önskemål om bokinköp kan adresseras till Roland Svensson, c/o Salén-Nytt, Box 14018, 104 40 Stockholm.



Fritidskurs i navigation i "Ariel" Chieften tar skepparexamen

Ombord i de flesta av våra fartyg bedrivs en flitig fritidsverksamhet till stor båtad för den enskilde och den allmänna trivselen ombord. Här följer ett färskt exempel härpå i ett brev vi fått från K.E. Viebke, befälhavare på m/s "Ariel". Så här skriver denne:

Vill härmed beskriva hur fritidssysselsättning bedrivs ombord. Kurs i navigation hålles 2 gånger i veckan under ledning av 2:e styrman B. Bernefjell. Följande har erhållit intyg för erhållande av skepparexamen: maskinchef Wärners, Monica Edmark samt Kurt Andersson.

2:e styrman Bernefjell leder även gymnastik ombord 2 gånger per vecka med gott deltagande och stort intresse. Bernefjell har på ett förtjänstfullt sätt delgivit sina kunskaper i navigation samt är uppskattad ledare av motionsgymnastiken. Likaså är bordtennis en god och populär motionsgren.

Då tillfälle gavs senast i Melbourne anordnades uppskattade idrottstävlingar iland med 12 deltagare. Sjömanskyrkan hämtade i buss och deltog som kontrollant. Insamlad poängsumma cirka 17 500.

Filmföreläsning till sjöss. TV-underhållning samt bandservice äro uppskattade program under fritid och samtliga uppskattar att apparater förärats oss ombord.

Dessutom tippas allsvensk fotboll, sifertips enligt en särskild poängbedömning samt för närvarande stryktips med god anslutning. Varje vecka utkommer sjöidrottsbladet.

Den 8/7 hölls gemensamt grillparty under gemytliga former.

Samarbetet ombord är gott och det arbete som nedlägges för fritidssysselsättning i olika former värderas här ombord och skänker trivsel och gott förhållande ombord.

Teaterdags – gå med i Skådebanan!

Skådebanan har fått en filial på Saléns, vars syfte det är att förmedla teater- och konsertbiljetter till förmåmliga priser. Göran Norrthon på SRS har åtagit sig att svara för verksamheten och till honom kan alltså alla vända sig som är intresserade av medlemskap i Skådebanan. Årsavgiften är 10 kronor och för den får man rätt att köpa två biljetter till varje föreställning till ett pris som ligger mellan 5–10 kronor under ordinarie biljettpris. Men inte nog med det. Sedan betalar Saléns Kulturförening (se särskild artikel om denna) hälften av det sålunda reducerade priset.

Erbjudandet om medlemskap i Skådebanan gäller även pensionärer och alla har givetvis rätt att även utnyttja förmånerna för familjemedlem. Ring eller skriv till Göran Norrthon!



Motionslokal på Riddargatan i bruk

Aldrig tidigare har så mycket gjorts som nu inom vårt företag för främjande av den personliga hälsan och spänsten. Vid sidan av diverse arrangemang för våra halvproffs, dvs. våra duktiga fotbollsspelare, golfarna, tennis- och squashspelarna, ordnas det friluftsdagar, tester, hälsokontroller och mycket annat för oss övriga dödliga.

Som ett led i allt detta har nu en förnämlig motionshall ställts iordning i källarlokalen till kylrederiets lokaler på Riddargatan 17. Den trivsamma och rymliga hallen inrymmer bordtennisbord, gymnastikmatta, ribbstolar, test- och motionscyklar, våg, hopprep och i anslutning till hallen ligger det som många anser vara bäst av allt: bastu och dusch.

Lokalerna är öppna mellan 07-8.30 samt mellan 17-23 och tills vidare har följande fördelning av dagar och tider gjorts:

Damer: tisdag- och torsdagkvällar
onsdag- och fredagsmornar

Herrar: Måndag-, onsdag- och fredagkvällar
måndag-, tisdag- och torsdagmornar.



Lennart Andersson kollar Claes-Gunnar Johanssons kondition



Leif Beckman är en av många pingislrare på Saléns.

Premiär i bastun:

Eivor Hultman och Gunilla Bolin
och bakom kameran - Per-Olow

"Snow Land" lastade 500 SAAB i Uddevalla

Efter att ha legat på Götaverken för reparationsarbeten avgick "Snow Land" den 15/9 till Uddevalla, där hon lastade 500 SAAB personbilar från fabriken i Trollhättan. Bilarna skulle lossas i Baltimore, varefter "Snow Land" inbokats för en sockerlast från Brasilien till Kina. Fartygets anløp av Uddevalla sammanföll med flera andra anløp av fartyg i liknande storleksklass. Någon motsvarande anhopning av tonnage hade enligt hamnmyndigheterna inte tidigare förekommit i Uddevalla.

Befälhavaren ombord, L.H. Blomquist, och överstyrman Ulf Anér ser på när en SAAB fräas ner i ett av lastrummen.



86 återförsäljare av Toyota i Sverige

Den 21 september höll Salén & Wicander sin årliga Toyota återförsäljarkonferens - denna gång på Hotel Foresta på Lidingö. Så gott som samtliga av Sveriges 86 återförsäljare av Toyota med damer fanns med. Dagen upptogs av ett digert konferensprogram och på kvällen gavs middag för deltagarna. I samband därmed gjorde Martin Ljung ett mycket bejublat framträdande. Ett bildspel visades även om Salén-gruppens verksamhet, i vilket Toyota-programmet utgjorde ett intressant inslag.

Intresset i Sverige för Toyotabilar har även i år ökat starkt, vilket på flera sätt dokumenterades under konferensen. Vissa modeller är tyvärr f. n. slutsålda, men nya skeppningar har just i dagarna kommit in via Södertälje och Helsingborg. 1974 års modeller är nu på väg ut till de många återförsäljarna.

60-tal familjer utnyttjade Saléns fritidshus i somras

Under sommaren har personalstiftelsens stugor på Flatön, Ven, Åland och vid Malma fritidsgård haft sammanlagt över 60 gästande familjer, vartill kommer över hundra övernattande gäster under veckosluten samt flera hundra dagbesökare på Malma. Man kan konstatera, att dessa anläggningar utnyttjats i full utsträckning och varit bra tillgångar för personalen.

Personalstiftelsens styrelse och det särskilt tillsatta utskottet för Malma överväger nu vilka åtgärder, som skall vidtas för att ytterligare förbättra utbudet av fritidshus lämpliga för avkoppling och motion.

Personalstiftelsen vill särskilt påpeka, att husen vid Malma och det på Flatön samt lägenheten på Ven är vinterbonade och således kan ta emot gäster praktiskt taget hela året. Det kanske finns rederianställda i fartygen med semester under höst och vår, för vilka det skulle passa att boka in sig för en eller annan vecka i någon av stiftelsens stugor. Det går även bra att bo i husen enbart över veckosluten.

Ring gärna Bo Burendahl på tel. 08/63 55 60 eller skriv till honom. Saléns pensionärer är också mycket välkomna att kontakta Burendahl och tala om sina önskemål.



Lastfärjan "Tor Dania" levererades till Tor Line i juni, vilket omnämndes i förra numret av Salén-Nytt. Färjan är insatt i Nordsjötrafiken, som nu ombesörjes av sammanlagt nio roll-on/roll-off-fartyg. Vi visar här en bild av "Tor Dania", tagen strax efter leveransen.



Möte över Kölen

Det traditionella mötet mellan idrottens utövare hos Klaveness Chartering i Oslo och Saléns gick av stapeln den 16 september i Oslo under sedvanligt trivsamma former. Huvudnumret var även denna gång fotbollsmatchen, som slutade med seger för Saléns med 3-0. Målen gjordes av Thorsten Klenell och Peter Rotschild. Saléns har nu två inteckningar i vandringspriset och Klaveness en. Ett par bilder från Oslo-resan hoppas vi kunna visa i nästa nummer av Salén-Nytt.

Salénare i Rudanloppet

I idealiskt väder anordnades det s.k. Rudanloppet den 12 augusti, en tävling i frisisim över 1 400 meter i sjön Rudan på Södertörn. Bland 70 simmare deltog ett par salénare, nämligen Claes-Gunnar Johansson, SRS, och Lennart Kleberg, tankrederiet. 17 startade i motionsgruppen, där den förre kom på 4:e plats med tiden 24 min. 40 sek. (segrarens tid var 15 min. 11 sekunder), medan Lennart fick tiden 29 min. 40 sek. och belade 9:e plats. Så hoppas vi på fler startande från Saléns i nästa års Rudanlopp.

Saléns idrottsdräkt klar

Den i Salén-Nytt tidigare omnämnda idrottsdräkten är nu klar och kan beställas. Träningsoverallen finns dels med Salén-märket på bröstet och Salénrederiernas IF på ryggen, dels i en annan variant med enbart märket på bröstet. Färgen är blå och kvalitén hög. Hela setet kostar 58 kronor, vilket är ett pressat pris.



Göran Thorstensson mannekängar på Kungl. Djurgården.

Innertröja, innerbyxor och strumpor finns också i lager och den uppsättningen kostar 40 kronor, även det ett fyndpris.

Ombordare kan beställa idrottskläder direkt från rederiets inköpsavdelning via fritidskassan ombord. De som är hemma på semester kan skriva direkt till inköpsavdelningen i Göteborg, som har adress Salénrederierna, Fröknoppsgatan 2, V. Frölunda.

Kontorspersonalen kan göra beställning genom Lennart Andersson.

Schack

Saléns livaktiga schackklubb inledde den 20 september en ny säsong under god tillslutning. Torsdagarna kommer under hösten att bli ordinarie speldagar med säsongslut den 6 december. Styrelsen efterlyser ett aktivare deltagande från fartygens sida. Hittills är det bara "Singö" som visat sitt intresse med tre spelade partier mot kontorets schackklubb. För nya läsare kan vi meddela, att denna typ av korrespondensschack tillgår så, att dragen utväxlas telegrafiskt eller per telefon i samband med ordinarie positionsangivelser eller tjänstesamtal. Ett sådant meddelande kan lyda så här: ETA X-hamn schack BE4E5, vilket innebär att bonde flyttas från E4 till E5.

Fartygen erhåller alltid vita pjäser i första partiet och börjar alltså. Välkomna med en utmaning, som i första hand sänds till Gunnar Johnsson.

Skida i Åre!

Personalstiftelsen har under tiden från jul till påsk, dvs. från den 22 dec. 1973 till den 15 april 1974, tillgång till två lägenheter i ett hus i Åre, vardera bestående av 2 rum och kök. Det finns 4 resp. 6 sängplatser i varje lägenhet. Lägenheterna har fullständig köksutrustning och dusch.

Åre har riklig tillgång på liftar och slalombanor, men man kan också göra härliga dagsutflykter därifrån. Platsen har valts för att både turåkare och slalomåkare skall kunna få sina önskemål tillgodosedda. Huset ligger ca 800 m från järnvägsstationen i närheten av Tott hotell. För den, som inte vill laga mat själv, finns det bl. a. möjlighet att äta på detta hotell, även enstaka mål.

Lägenheterna kan få disponeras av sjö- eller kontorsanställda under en vecka från lördag till lördag. Lägenhetsbyten sker på söndagsmornarna. Den som önskar komma ifråga ombedes att skriva till Saléns Personalstiftelse, Bo Burendahl, Box 14018, 104 40 Stockholm, och tala då om önskad tid, gärna med flera alternativ. För önskemål avseende jul-31 jan. måste denna anmälan vara framme senast den 15 november och för övriga önskemål senast den 15 december. Familjer med barn i skolåldern får prioritet till jul-, nyårs-, vinterlovs- och påskveckan. I övrigt kommer lotten att avgöra såvida flera än två vill komma i åtanke för samma vecka.

SALÉN-NYTT

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