



SALÉN NYTT

Nr 2 - April 1974 - Årg. 7

Tor Line startar ny linje till London-området 1975

Den 1 maj nästa år inviger Tor Line en ny passagerarlinje mellan Göteborg och Felixstowe 12 mil från London. Linjen kommer att trafikeras av Tor Lines nya, stora passagerarfartyg, som blir de snabbaste som någonsin gått i nordsjötrafik.

Starten för den nya linjen sammanfaller med leveransen av det första av de båda passagerarfartyg, som byggs i Väst-tyskland till en kostnad av 125 miljoner vardera. Inför linjestarten skall även en terminal och ramp byggas i Felixstowe till en kostnad av inemot två miljoner kronor. Restiden mellan Göteborg och London med den nya linjen blir tre timmar kortare, d v s 27 timmar totalt mot nuvarande 30 timmar.



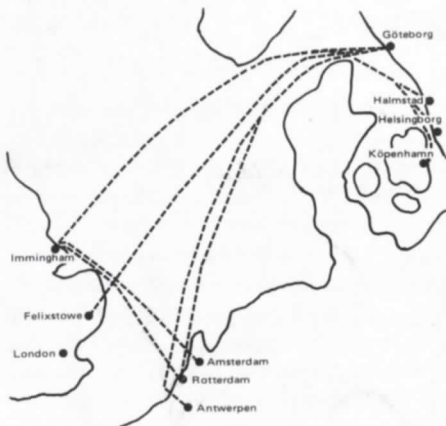
I april 1975 levereras den första storfärjan med plats för 1.250 passagerare. Maxfarten blir 26 knop.

Terminalen i Immingham rustas upp

Även i Immingham planerar Tor Line att bygga nytt och rusta upp, men arbetet därmed kommer inte igång förrän trafiken på Felixstowe börjat. Det medför att passagerartrafiken på Immingham får skäras ned till en segling per vecka med "Tor Hollandia" under ett år. Arbetena i Immingham beräknas vara klara lagom till leveransen av det andra nybygget våren 1976.

Lasttrafiken berörs inte

Lasttrafiken på Immingham berörs inte av ombyggnaderna utan drivs vidare i oförändrad omfattning. Kapaciteten på lastlinjen Göteborg - Felixstowe har nyligen fördubblats i och med leveransen av "Tor Finlandia", det femte nybygget i Tor Gothia-serien. Denna nya lastfärja ersätter tidigare korttidsbefraktat tonnage.



Från Felixstowe till London är det bara 12 mil.

Det finns fortfarande en klar marknad för både last- och passagerarlinjer på Immingham. Kundkretsen ökar ständigt, inte minst genom att Midlands och Skottland börjar bli allmänt populära turistmål. Trots detta har en förbindelse på södra England länge stått på Tor Lines önskelista, den förbindelse som nu alltså kommer att upprättas med Felixstowe.

De flesta vill till London

Av Tor Lines resenärer har 80 av 100 London som resmål. Den nya linjen till Felixstowe bör alltså få en positiv effekt på resefrekvensen med Tor Line. Men linjen kommer säkert även att bidra till att turister från det tätbefolkade södra England i högre grad än hittills reser till Sverige med Tor Line.

SS(UK) flyttar

Sven Salén (UK) Ltd. i London har nyligen flyttat och har nu följande adress etc:

Sven Salén (UK) Ltd.
87, Blackfriars Road
London SE1 8HA
England

Telegram: Whitmarine London
Telex: 919049 Whitmarine
Telefon: 01/928 0311

Peder Bonde:

Götaverken



1971 gick Salénkoncernen på allvar in i varvsnäringen. Vår insats av skickligt folk och friska pengar ledde till den avgörande lösningen på Götaverkens problem. Räddningsaktionen genomfördes i samarbete med Staten och de rederier som hade fartyg i beställning på varvet. Redarna gick med på en höjning av redan avtalade priser och lämnade även ett lån. Staten bidrog med ett ränte- och amorteringsfritt lån om 75 milj kr och tecknade borgen på ett obligationslån om ytterligare 75 milj. Salénkoncernen tillsköt 150 milj kr som färskt aktiekapital.

I avtalet mellan Staten och Saléns slogs fast, att Statens räntefria lån skulle kunna omvandlas till aktiekapital i slutet av 1974. Om Saléns skulle kräva en sådan omvandling, hade Staten rätt att bli ägare av 50% av aktiekapitalet. Om emellertid Staten skulle ta initiativet till en konvertering av lånet, skulle Staten komma att

få en tredjedel av aktiekapitalet. Statens representation i Götaverkens styrelse skulle anpassas till förhållandet mellan ägnas aktieinnehav.

Som framgått av referat i pressen, har överläggningar ägt rum mellan cheferna för finans- och industridepartementen å ena sidan och Saléns ledning å den andra, och detta ledde till en överenskommelse som förefaller vara ett uttryck för att båda parter i första hand tänkt på Götaverkens bästa. För att kunna ytterligare stärka varvets ekonomi och därigenom förutsättningarna för den fortsatta verksamheten har man enats om följande helt nya lösning.

25 milj av det statliga lånet skall den 1 januari 1975 omvandlas till aktier. Statens aktieinnehav skall uppgå till 9,5% av aktiekapitalet, och meningen är att aktierna skall ägas av Statsföretag AB, som får tillsätta två ledamöter i Götaverkens styrelse; det innebär en oförändrad representation för Staten. Återstående 50 milj kr av det statliga lånet skall återbetalas över 10 år. Uppgåelsen gör det möjligt för Götaverken att mottaga koncernbidrag från sitt moderbolag, och Salénrederierna har nu utfäst sig att lämna ett sådant koncernbidrag med 136 milj kr. Staten ger för sin del ett bidrag om ca 14 milj kr genom att under fem år avstå från ränta på det kvarstående lånet. I detta andra steg av rekonstruktionen tillförs varvet alltså ytterligare 150 milj kr.

Götaverkens resultat för 1973 gav en förlust om ca 60 milj kr. En del av denna är att hänföra till kursdifferenser på utländska valutor, men den grundar sig också på otillfredsställande priser i gamla kontrakt. Varvet hade många förlustbringande beställningar i sin orderstock, och resultatet har varit dåligt i åtskilliga

år. Detta har lett till att reserverna efterhand uttömts. Det framstod som angeläget att genom koncernbidraget inte bara täcka underskottet utan även göra avsättningar för kvarstående förlustrisker i valutor och redarekrediter.

Den nya uppgörelsen och vår insats av färsk penga ser vi som en för hela koncernen affärsmässigt riktig lösning. Det är ett tecken på att vi alltså bedömer engagemanget i Götaverken positivt och att vi är övertygade om att verksamheten härnäst skall bli lönsam.

Vår satsning i Götaverken begränsar sig långt ifrån till dessa stora penningbelopp. Salénsidan avstod flera mycket kvalificerade medarbetare för att bygga upp den nya ledningen i Götaverken, och Sture Ödner har som styrelseordförande satt in mycken tid och kraft på denna verksamhetsgren. Till detta kommer intimt och löpande samarbete mellan koncernbolagen, ett samarbete som nu kommer att kunna fördjupas i olika avseenden – ekonomiskt, tekniskt och inte minst affärsmässigt. Ett fint exempel på d sista nämnda utgjorde Saléns beställning av en serie tankbåtar 1972. Denna drog faktiskt uppmärksamheten till fartygstypen och blev inledningen till den stora köprushen, där priserna efterhand steg till en sådan nivå, att vi fann det lämpligt att avstå från båtarna och låta varvet få hela glädjen av prisstegringen. Detta är en god illustration av ett konjunkturutjämmande samarbete, och detta kan visa sig bli det stora värdet i föreningen rederi – varv.

Kassett-TV före halvårsskiftet

Välfärdsrådets ordförande Gösta Skoglund och Sven H Salén sammanträffade den 27 mars med kommunikationsminister Bengt Norling i TV-kassett-frågan och framhöll därvid angelägenheten av att statsmakterna snarast ställer medel till förfogande för programverksamheten.

Kommunikationsministern underströk å sin sida vikten av att de ekonomiska förutsättningarna för verksamheten utredes noggrant, ej enbart för det första verksamhetsåret, utan för en flerårsperiod innan ett beslut kan fattas i finansieringsfrågan. Ärendet skall även underställas utbildningsdepartementet, innan det kan föreläggas finansdepartementet för slutgiltigt beslut. Kommunikationsministern ansåg att kostnaderna för programverksamheten fram till 1978/79 skulle uppgå till omkring 18 milj kr.

Redarnas investeringar i TV-utrustning m m för samma period beräknas till omkring 13 – 15 milj kr.

Bengt Norling lovade påskynda ärendets behandling i departementen och ansåg att ett principiellt beslut skulle föreligga i kommunikationsdepartementet före den 20 april och ett slutgiltigt beslut i finansdepartementet före halvårsskiftet.

Ärendet kommer inte att bli föremål för riksdagsbeslut utan avgöras i departementen.

Utrustning till Saléns fartyg är beställd och installationer kommer att påbörjas snarast för att så många fartyg som möjligt skall vara utrustade den dag programservicen kommer igång.

50 fartyg – 7 milj kr

Wilh. Wilhelmsen, Oslo, har hos Götaverken beställt två bulkfartyg på 121.25 tdw. Fartygen byggs vid Öresundsvarvet och levereras 1977.

Det innebär att Götaverken nu har order på tillsammans 50 fartyg. Värdet av dessa är nära 7 miljarder kronor. Det är under ungefär 18 månader som alla dessa beställningar tagits.

Under 1973 var Götaverkens varv främst i världen utanför Japan vad beträffar antalet levererade dödviktston.

Saléns köper aktier i Ählén & Holm

Salénrederierna har köpt cirka 25% av aktierna i Ählén & Holm från familjen Ählén. I samband med Ählén & Holms

bolagsstämma nyligen invaldes Sven Orre, Salénrederierna, i företagets styrelse.

Torrlast beställer fyra nya bulkfartyg

För torrlastrederiets räkning har Saléns beställt fyra stycken bulkfartyg om vardera 23 000 ton dödvikt vid Mathias-Thesen-Werft i Wismar, Östtyskland. De är av samma typ som "Arctic Wasa", har hög isklass och kommer att levereras enligt följande tidsplan:

Nybygge 106 mitten av 1976

Nybygge 107 slutet av 1976

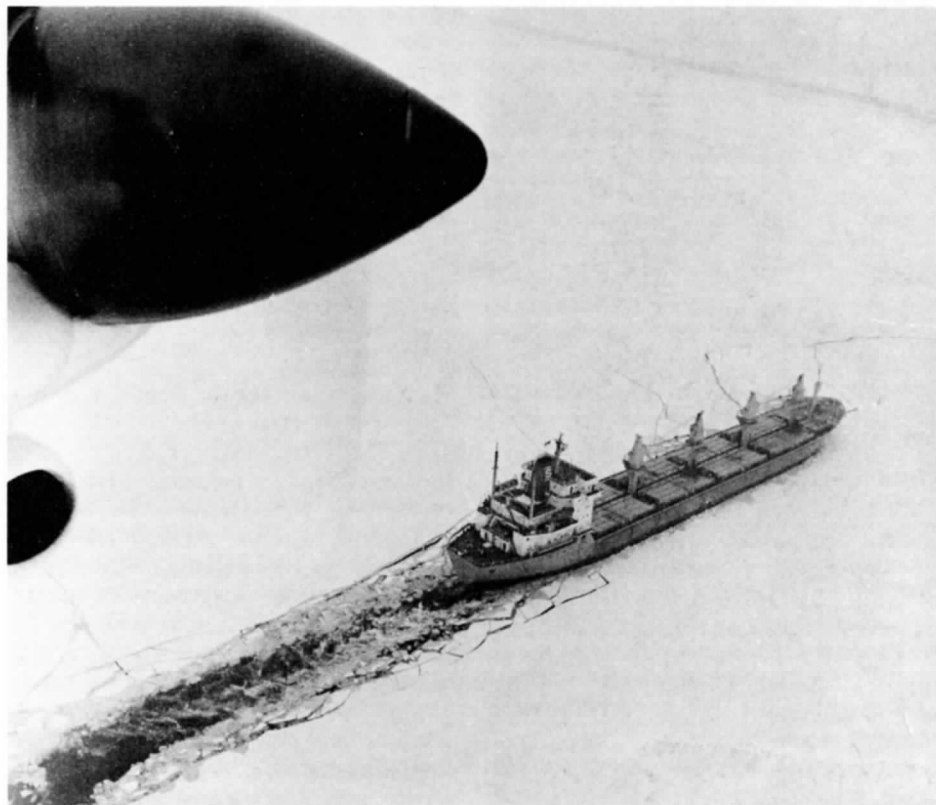
Nybygge 108 mitten av 1977

Nybygge 109 mitten av 1977

Fartygen får fem lastrum med fem tvillingluckor och kommer att kunna gå med full dödviktslast med rum 2 och 4 fulla. De kommer att utrustas med fyra 25 tons hydrauliska kranar.

Nybyggen 106, 107, 108, 109

Dödvikt.....	23.000 ton
Klass.....	DNV + 1 A 1 MC (2+4 empty) ICE 1A EO
Längd.....	omkr 176,5 m
Djupgående.....	omkr 10 m
Lastkapacitet.....	omkr 1.060.960 kbft
HuvudmaskinDMR-MAN K8Z70 120E	
11200BHp at 140 RPM	
Fart.....	15,5 knop



Fartygen blir av samma typ som "Arctic Wasa", som här ses under gång i is i Bottenhavet. Foto: Per-Olow

Fraktmarknaden

TORRLASTMARKNADEN

Efter en mycket kraftig uppgång under mars, då bland annat spannmål från Gulfen till ARA fraktades till dollars 21.-/22.- efter att i februari legat i dollars 15.-/16.- har marknaden på nytt gått ner till februari månads nivå, där den för närvarande synes stabilisera sig. På samma sätt har marknaden ute i Pacific försvagats. I detta område var emellertid marknaden under uppgången i mars aldrig så stark som på Atlantsidan. Frakterna ligger dock överallt fortfarande på en tillfredsställande nivå och visar en påfallande motståndskraft. Vi har heller inget intryck av att konjunkturerna håller på att vika och minska tillgången på laster. De nedgångar som träffat marknaden i början på året och nu igen under de senaste veckorna kan mycket väl ses som en normalisering av marknaden efter tillfälliga toppar på grund av tonnagebrist i vissa områden.

Liksom tidigare, efter det krisen på oljemarknaden satt in, fraktas en hel del kombinerade båtar för torrlast dock ofta för dellaster. Inom spannmålsmarknaden har de oftast visat sig för stora och inte minst vid lastning i Mississippifloden — det ojämförligt största lastningsområdet för spannmål — stött på stora svårigheter rent navigatoriskt. Då har de mera kommit till sin rätt i djuphamnarna i St Lawrence.

De mindre bulkbåtarna har inte haft svårt att hävda sin position och man har

inte något intryck av att det tonnage, som kommit in från oljemarknaden, i märkbar grad försämrat deras marknadsområde. Snarast har väl tillförsikten ökat för deras användbarhet även i fortsättningen.

För närvarande ser vi därför med viss tillförsikt på den närmaste framtiden. Resultatet har räknats upp och ligger avsevärt över det budgeterade.

TANKMARKNADEN

Sedan föregående marknadsrapport i februari har fraktmarknadsnivån försvagats ytterligare trots att oljeembargot till Amerika officiellt hävts. I praktiken har man ej kunnat märka något tecken på ökad produktion eller ökad utskeppning utan snarare tvärtom. Mer tonnage än någonsin tidigare, ca 4 milj. ton dödvikt, ligger nu överksam i Persiska viken i väntan på laster. "Seven Stars" som i februari levererades på en 3-årig time charter till John S. Latsis har t.ex. i snart 7 veckor legat till ankars i avvaktan på lastorder.

"Seven Seas" som i mars blev återlevererad från tidigare time charter fraktades för full last crude oil från Libyen till Japan, vilket är första gången i rederiets historia som en så stor oljelast går i s.k. traditionell ballastriktning.

Från Persiska viken till Europa betalas idag WS 57 1/2 för 200.000-tonnare och ca WS 80 för 100.000-tonnare.

På periodmarknaden har ett amerikanskt oljebolag nyligen fraktat in 4

VLCC's för 12 månaders time charter, varav 2 st 215.000-tonnare med ett djupgående på 65' till \$ 2.55 respektive \$ 2.75 = WS 90 och 2 st 280.000-tonnare med djupgående 72' till \$ 2.75 respektive \$ 2.57 1/2, motsvarande WS 83. Anmärkningsvärt är att alla 4 fartygen som fraktats är "relets" från två andra oljebolag.

En viss aktivitet och ett visst intresse har visats för 40.000-tonnare, och ett antal fartyg har fraktats för 3-årsperioder till frakter omkring \$ 5.-/6.-, som motsvarar omkring WS 185. Trots denna till synes relativt höga fraktnivå för denna typ av tonnage är det emellertid inte någon lönsam affär för fartyg under svensk flagg.

Läget på kylmarknaden kommenteras i majnumret av Salén-Nytt.

BUNKERSITUATIONEN

Några svårigheter att anskaffa bränsle till fartygen föreligger inte längre. Tillgången på råolja tycks obegränsad, men av olika skäl utnyttjas många raffinaderier inte till full kapacitet. Särskilt i Europa realiserar hamstrings- och säsonglager, som inte behövs på grund av den varma vintern. Bortsett från Kontinenten, Skandinavien och Japan har vi ännu inte lyckats få rabatter utan betalar "posted prices", vilket innebär ett genomsnittspris på Intermediate 1500 secs av \$ 78,- per lton. För ett år sedan var priset \$ 15-20!

Toyota ökar stort på den svenska marknaden

För fem år sedan var det förmodligen inte många utomstående som trodde att Toyota skulle bli ett märke att räkna med på den svenska marknaden. Men utvecklingen i Sverige har gått precis som i övriga världen: Toyota har gått fram med stormsteg. I fjol ökade Toyota sin marknadsandel i Sverige från 1,3 till 2,0 procent och blev med en försäljning av 4.422 vagnar främst bland japanska märken på den svenska "tio-i-topp"-listan.

När Toyota Autoimport vid årsskiftet startade som ett dotterbolag till Salén & Wicander var det alltså med goda odds inför framtiden. På bara drygt fem år hade en slagkraftig försäljnings- och serviceorganisation byggts upp och försäljningsframgångarna har inte uteblivit.

20 säljare till Japan

I januari i år fick ett 20-tal Toyota-återförsäljare från Sverige under en vecka studera tillverkning och rutiner vid huvudanläggningen i Toyota City utanför Nagoya i Japan.

De mest tekniskt bevandrade säljarna kunde konstatera att Toyota inte prutar på några kvalitetskrav. Ett exempel: Även om Toyota säljs över hela världen och kraven på tex rostskydd är högst varierande, kan svenska köpare känna sig lugna. De rostskyddsbehandlingar som föregår lackeringen är gjorda med tanke på hårt saltade svenska vintervägar.



En Toyota-återförsäljare mottar en present av en söt geisha.

"Fantasierna" om att Toyotas montörer skulle arbeta i vita handskar visade sig inte vara några fantasier. Fast det ska erkännas att "handskarna" är vita vantar. Och de används för att hanteringen av detaljerna vid monteringen skall bli så mjuk som möjligt.

En hel stad för bara bilar

Anläggningarna i Toyota City gör ett imponerande intryck. Här arbetar drygt 43.000 människor och bor tillsammans med sina familjer och alla som svarar för



Toyotas elbil har väckt intresse över hela världen. I maj visas bilen i Sverige i samband med "Elbilsdagen" vid Motormännens Riksförbunds kongress i Karlstad.

stadens servicefunktioner. Toyota City är verkligen en stad enbart för biltillverkningen och dess människor. Ingenting saknas i denna världens industriellt mest specialiserade stad – här finns all den service som kan tänkas, sjukhus, high-school, sportanläggningar...

Sjukvården är fri, liksom utbildningen även vid high-school. Sportanläggningarna är till antalet fler än 40 – allt från jättelika nätklädda burar för golfträning till simhall och baseballplaner.

Egen bilflotta

Egen hamn finns givetvis med parkeringsfält för 32.000 exportbilar som skeppas ut på egna kölar. Toyota-flottan består av 13 jättelika biltransportfartyg, som vardera tar upp till 2.400 bilar.

Den datorstyrda reservdelsdepån hörde till de oförglömliga intrycken. Varje beställning matas in på hålkort. Med hjälp av hålkorten manövreras de i längd- och höjddled rörliga hissorgarna snabbt och i

mest tidsbesparande ordning till lagerhylla efter lagerhylla. Operatören i hisskorgen har bara att läsa av beställningssedeln och plocka ut rätt antal delar.

När Toyota en kväll stod som värd för en middag, gjorde man allt för att ge en bild av Japan och japansk gästfrihet. I den mån språksvårigheter fanns klarades de med gester och stora leenden. En jättelik skylt över hotellets entré hälsade "Välkomna svenska Toyota-återförsäljare". Den satt fortfarande kvar när det av studiebesök ganska trötta sällskapet lämnade Japan för en snabbvisit i Hong-Kong och Bangkok.

När gruppen avslutat Bangkok-besöket och med PanAms linje 001 lättat på väg mot Sverige fick man ett bevis för att Toyota hålls högt inte bara i Japan. I sin vanliga hälsningsfras bröt nämligen kaptenen mot rutinen och hälsade speciellt de svenska Toyota-återförsäljarna välkomna ombord. När får vi höra den hälsningen på Linjeflyg?

John Lindberg

Förmånspris för Salén-anställda på Toyotabilarna

Har Du varit anställd minst sex månader inom Salénkoncernen? Då kan Du göra en verkligt bra bilaffär. Toyota Autoimport har nämligen ett speciellt förmånspris för koncernens personal – och det handlar om en rejäl prisreducering.

Toyotas ordinarie modellprogram omfattar 1200, 1600 och 2000 Sedan- och Combimodell. Det är storleksmässigt modeller, som bör täcka de flesta behov.

Bilarna kan Du se på hos närmaste återförsäljare.

"Sea Spray" repareras i Japan

Den 16 februari anlände bärgningsfartyget "Mississippi" och förtöjde på styrbordssidan av "Sea Spray", som grundstötte på Ardasier Bank i Kinesiska Sjön.

Den 19 februari förtöjde bärgningsfartyget "Salviper" på babordssidan och bärgningsfolk utförde undersökningar av skadorna.

Tankfartyget "Cherry Winter" anlände den 21 februari för att ta emot olja som läktrats från förskeppet för att möjliggöra för "Sea Spray" att komma loss. Fartyget tog emot 17.100 longton olja och avgick till Singapore för lossning. Läktringen åstadkom att "Sea Spray" kunde komma flott från grundet den 23 februari och efter dykarundersökning avgick hon utefter Borneos nordvästkust för egen maskin med ca 5 1/2 knop. "Mississippi" och "Salviper" medföljde som eskort.

Den 28 februari ankrade "Sea Spray" utanför Borneos nordväststude i väntan på ytterligare läktringsfartyg. Vädret, som hela tiden från grundstötningstillfället varit mycket gynnsamt, försämrades nu avsevärt varför det bestämdes att "Sea Spray" skulle avgå till ny läktringsplats nordväst Great Natuna Island belägen 100 sjömil nordväst om Borneo.

Den 4 mars ankrade "Sea Spray" på den nya läktringsplatsen. Broströms tan-

ker "Kronoland" om 131.450 ftdw förtöjde den 5 mars längsides "Sea Spray" och läktringen startade så fort slangarna kopplats. Läktringen var avslutad den 7 mars och "Kronoland" avgick. Den hade försiggått utan några komplikationer och inget av fartygen erhöll skador vid förtöjning eller losskastning. Operationen gynnades av fint väder.

Tankrengöring påbörjades i avvaktan på följefartyget "Daisy" från Japan. "Mississippi" och "Salviper" lämnade "Sea Spray" eftersom bärgningen var avslutad.

Den 14 mars lättade "Sea Spray" ankar och avgick, eskorterad av "Daisy", mot Aioi Skeppsvarv i Japan för slutlig reparation. Tankrengöring fortgick under hela resan för att samtliga tankar skulle vara rena vid ankomsten till varvet.

Vädret var under resan varierande och medelfarten ungefär 7 knop.

Den 28 mars anlände fartyget till Aioi, något väst om Kobe. Efter ytterligare dykarundersökning intogs "Sea Spray" i dockan den 3 april och beräknas vara färdigreparerad i slutet av juni.

Enligt avtal hade vi möjlighet att substituera "Sea Spray" med "Sea Spirit", som den 24 mars övertog C/P efter ca 40 dagars uppehåll.

Personnytt

I samband med att Ekensbergs Mek Verkstad överförs från Finnboda-gruppen till Salén & Wicander-gruppen har ny styrelse och verkställande ledning utsetts. Denna består av Göran Axell, ordf, Lenart Lindau, Åke Lindbäck, Joachim Broman och Johan Jurkiewicz, tillika ny VD.



Johan Jurkiewicz

Sveriges Fartygsbefälsförening har till ordinarie ledamot av Saléns rederiledning utsett sjökapten Rolf G. Olsson, Kristianopol. Han är född 1938, anställdes i Salénrederierna 1967 och tjänstgjorde senast som överstyrman i t/t "Sea Soldier".

Enligt överenskommelse skall Svenska Maskinbefälsförbundet utse en suppleant i rederiledningen för Rolf Olsson, men detta har ännu inte skett.



Rolf Olsson

Dödsfall

Ekonomiföreståndare Bernt Göthberg, Skara, avled den 30 mars ombord m/s "Sea Swallow". Den avlidne var 40 år gammal och hade varit i Salénrederiernas tjänst sedan 1966.



Bernt Göthberg



Ett bärgningsfartyg ligger på vardera sidan om "Sea Spray". Grundet kan skönjas svagt under vattenytan.

Åttonde SNOW-fartyget levererat

Det sista av fartygen i SNOW-serien, "Snow Hill", levererades den 14 mars till Salénrederierna AB från Chantiers Navals de la Ciotat. Samtidigt gick fartyget liksom sina föregångare in i långtidsskatter för Salén Reefer Services. Jungfruresan gick från Marseille till Mombasa med Peugeotbilar och därefter till Sydafrika för att lasta till Kontinenten.

Befälhavare under den första resan var Otto Gustafsson, maskinchef Harald Karlgraff och ekonomiföreståndare Max Hödl.

I och med att samtliga åtta SNOW-fartyg nu är i drift rekapitulerar vi leveranstiderna för samtliga av dem:

Snow Flower	(279)	12/2	1972
Snow Flake	(280)	28/3	1972
Snow Land	(281)	17/6	1972
Snow Storm	(282)	25/10	1972
Snow Drift	(283)	15/2	1973
Snow Ball	(284)	22/8	1973
Snow Crystal	(286)	11/12	1973
Snow Hill	(285)	14/3	1974

Cementfartyg från Sölvesborg

Vid Sölvesborgs Varv döptes den 18 mars m/s "Östanvik", ett 4.700 tdw cementtransportfartyg för Cementa AB, Malmö. Döpet förrättades av Fru Maiki Lindh, maka till chefen för Euroc-koncernen, ambassadör Sten Lindh.

Vid döpet representerades Cementa av Euroc-koncernens styrelse samt disponent Ivar Bodegård.

Fartyget har en längd av 107 meter, en bredd av 16 meter och ett djupgående av 6 meter. Huvudmaskinen är av fabrikat 8PC2-5L, som utvecklar 5.000 mhp. Fartyget har tre hjälpmotorer av fabrikat Scania-Vabis och är utrustat med lastnings- och lossningsmaskineri från Nordströms Linbanor för hantering av lös cement.

Alla bostadsutrymmen är förlagda akterut, där varje besättningsman har en rymlig enmanshytt med dusch och wc. Stor vikt har lagts vid att göra miljön ombord trivsam.



Gudmodern, fru Maiki Lindh, med make längst t v och ordf i AB Nya Sölvesborgs varv, Åke Lindbäck, i mitten.

Den 21 mars levererades "Östanvik" till Cementa och går nu i trafik mellan svenska hamnar.



Fyra till fem kvällar i veckan sedan hösten 1971 har Anders Rydberg på Saléns tankrederi ägnat åt att bygga små nätta fartygsmodeller, 113 till antalet, som nu finns till påseende på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Anders har även byggt hamnen, som fartygen ligger i, men den har ingen motsvarighet i verkligheten utan är en

ren fantasiprodukt. Samtliga fartyg är i skala 1:1.250. Materialet i skrov, överbyggnader, skorstenar, livbåtar etc är balsaträ, medan master, lastbommar, kranar etc har gjorts av knappnålar eller tunn tråd.

Ett besök på museet rekommenderas.



"San Blas" påseglad i Luanda

Den 10 mars ankrade "San Blas" på Luandas redd för att lasta fisk direkt från trålare. Lastningen beräknades vara avslutad den 13 mars. På kvällen den 12 mars blev emellertid fartyget påseglad av det brasilianska torrlastfartyget "Cabo Orange" på 4.600 ton.

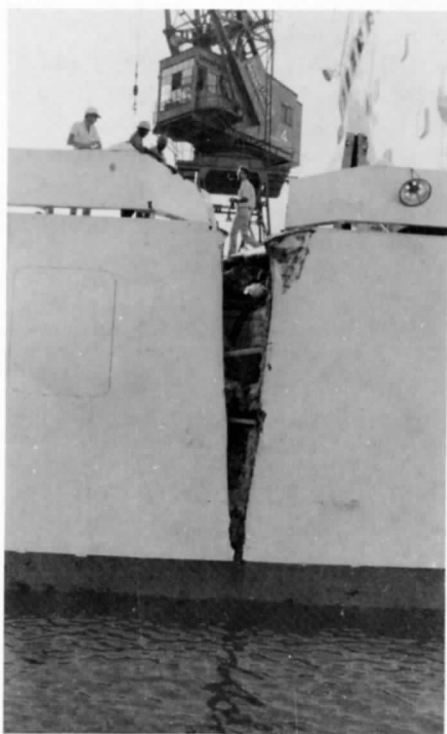
"Cabo Orange" var på väg ut från hamnen och skulle passera mellan de ankarliggande fartygen. Under denna manöver, enligt utsago p g a fel på maskintelegraf, stötte hon först till ett portugisiskt fartyg och gick sedan under nästan exakt 90° vinkel in i "San Blas" babordssida. "Cabo Orange" stäv skar in cirka 2,5 meter i lastrum 2 och bordläggningsplåten revs upp så att det från skadans underkant till vattenytan endast var 15 cm fribord.

Vid olyckstillfället var lastrum 2B fullastat med fisk och 2A dellastat, men inget arbete pågick i denna del av fartyget och inga personsador inträffade.

Efter olyckan trimmades "San Blas" med några graders styrbords slagsida för att få något större fribord och hålet täcktes med presenningar för att kunna köra kylmaskineriet och undvika skador på lasten.

Skadorna begränsade sig till plåt- och isoleringsskador.

Ingen last hade blivit skadad vid själva olyckstillfället och tack vare snabb riggning av presenningar samt omsorgsfull passning av flänsningsoperationen inskränkte sig lastskadorna till det som stuveriet orsakade i form av skadade kartonger.



Rivning av isolering påbörjades omedelbart för att bedöma skadans omfattning.



ETT SKEPP KOMMER LASTAT

Året var 1924. Eller kanske 1925. Ångfartyget "Chr. Mattiessen" om 1.350 ton dödvikt, tillhörande AB Banankompaniet, hade anlänt till Kungl. Hufvudstaden med fartygets första last av bananer. Hon hade lagt till vid Nybroviken, i närheten av Strand, och lossningen hade kommit igång. De gröna, ännu inte mogna bananstockarna, lossades till täckta lastbilar och häst-

dragna vagnar. Sven Salén var själv nere vid kajen för att ta sig en titt på "Chr. Mattiessen", hans första fartyg för banantransporter. Mängder av stockholmare hade kommit ner för att beskåda det märkliga fartyget.

Detta och mycket mera har konstnären Bert-Håge Häverö återgivit i en oljemålning, som sedan en tid hänger i Saléns

personalmatsal. Målningen har blivit omnämnd i pressen och i radio, där Berndt Friberg, skärgårdskännaren, gjorde ett programinslag om den. Alla konst- och salénianintresserade är välkomna att se konstverket i lunchrummet, där det kommer att förbli permanent hängande.

Erkännande till "Scandic Wasa"

Kommendör B.F. Engel, chef för International Ice Patrol, New York, har via rederiet framfört ett tack och ett erkännande till befälhavaren på Saléns bulkfartyg "Scandic Wasa" för hans rapportering av vattentemperaturer och observationer av annat slag under issäsongen 1973. Observationerna har legat till grund för förutsägelser beträffande isbergens livslängd, storlek och rörelser. "Scandic Wasa" hörde till de 10 främsta rapportörerna under året och kommer för detta att få ett speciellt omnämning i tidskriften "AMVER Bulletin".

Forts. från sid. 6

Efter det att lasten var flänsad till oskadade rum konstaterades att en provisorisk reparation skulle bli i stort sett lika omfattande som en permanent, varför det senare alternativet valdes.

Alla tillgängliga svetsare i Luanda engagerades på "San Blas" och stålreparationerna kunde avslutas 21 mars.

Efter Luanda har "San Blas" sedan lastat planenligt i Mocamedes, men på grund av förseningen fick last i Cape Town tas med annat SRS-fartyg.

De totala kostnaderna för reparationen av "San Blas" kommer att uppgå till cirka 250.000 kronor, men med reparationstiden och fraktbortfallet inräknade blir räkningen betydligt högre.

150 hörde Karl-Evert Ström på Sjöhistoriska

Närmare 150 personer från Saléns huvudkontor och Salén & Wicander hade mött upp i Sjöhistoriska museet, när kapten Karl-Evert Ström en kväll i början av april sakkunnigt och med en god portion humor berättade om livet ombord i ett tankfartyg i allmänhet och om navigationen av ett sådant fartyg i synnerhet. Till föredraget visade han en rad



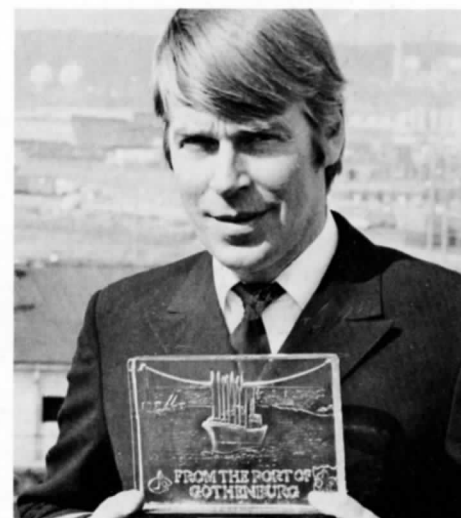
Karl-Evert Ström i talarstolen.

bilder från olika sidor av sjölivet och OH-bilder i anslutning till avsnitten om navigationen. Efter föredraget tog sig åhörarna en titt på den populära utställningen "Att hitta över hav", som under eftervintern dragit stor publik till museet.

Kapten Ström kommer att efter hand upprepa sitt föredrag för intresserade från andra koncernföretag.

"Tor Finlandia" på premiärbesök i Göteborg

Tidigt den 5 april kom "Tor Finlandia" för första gången till sin hemmahamn, Göteborg. Det är Tor Lines femte lastfärja i Tor Gothia-serien från Framnaes Mek. Vaerksted i Sandefjord. I Göteborg välkomnades fartyget bl a av representanter från Göteborgs hamn, som överlämnade en glasstatyett till befälhavaren, Rolf Bergström.



"Tor Finlandia" är isförstärkt. För övrigt är hon i stort identisk med systerarna i serien. Hon sattes genast in i trafik på Felixstowe och ersätter korttidsbefraktat tonnage och fördubblar därmed kapaciteten. Två dubbelseglingar i veckan står på programmet.

Saléns båtklubb



— vars standert kanske skulle kunna se ut som ovan — bildades under stort intresse i lunchrummet på Styrmansgatan interimistiskt den 13 mars, vilket fastslogs definitivt på Malma den 31 mars 1974.

Fem förnämliga fritidsbåtar, tre st Monark 606 och två Maxi 77, har av Salénrederiernas Personalstiftelse inköpts för leverans under våren — försommaren.

Avsikten med båtklubben är att i första hand förvalta och utlåna dessa segelbåtar till medlemmarna, som också i SBK:s regi skall kunna utbildas i segling och sjömansskap för att rätt kunna glädjas åt och sköta de lånade båtarna. Utlåningen planeras ske fr o m innevarande sommar i enveckorsperioder.

Benämningen båtklubb anger att klubben också skall kunna omfatta annan båtport än segling.

Till ordförande valdes Anders Berg, vice ordf Stefan Ryott, till sekreterare Ulf Blencke, vice sekreterare Suzanne Böhme, till kassör och klubbmästare Mats Ruhne och till materialförvaltare Fred Welander. Jan-Erik Jansson valdes till klubbens revisor med Lars Sponberg som suppleant.

Årsavgiften fastställdes till 15:—. Seglings- och båtportintresserade: Välkomna!

Lördagen den 8 juni anordnar Saléns IF (SIF) motions- och friluftsdag på Malma. Medarrangör blir den nybildade båtklubben. Vi återkommer i majnumret med ytterligare information.

Engelbrektsloppet

Stig Svensson, tankrederiinspektör i det vardagliga, valde i år att åka Engelbrektsloppet i stället för Vasaloppet, som han annars har för vana att ställa upp i. Stig klarade de 50 kilometrarna på 4.20.28 och på den tiden blev han 411:e man av 1.178 startande.

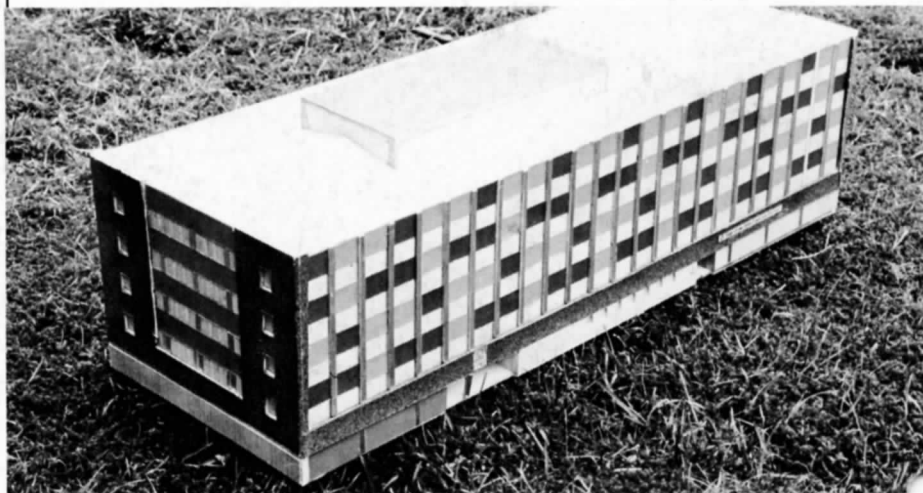
"Sea Scout" hundrade stortankern i Torshamnen

Den 3 mars förtöjde "Sea Scout" i Torshamnen, Göteborg, som den hundrade stortanker, som anlöpt den göteborgska oljehamnen. 90.000 ton råolja från Kharg Island i Iran lossade hon i Göteborg för BP-RAFF:s räkning. Resten hade tidigare gått iland i

Rotterdam.

Vad göteborgarna menar med stortanker vet vi inte säkert, men "Sea Scout" fyller säkert storlekskravet, för hon är på 256 050 ton dödvikt och kan lasta 332.000 kubikmeter olja.

Tor Line bygger kontorshus



Så här kommer Tor Lines nya kontorshus i Skandiahamnen att se ut i färdigt skick.

I februari 1975 flyttar Tor Line in i nytt kontorshus i Skandiahamnen. Planeringen av komplexet är avslutad och stommen börjar snart resa sig ca 500 meter från den nuvarande terminalen. Huset blir fem våningar högt med en kontorsyta av över 1.000 kvm i varje plan.

En anledning till att Tor Line nu bygger nytt är att den nuvarande passagerar- och kontorsbyggnaden måste utrym-

mas för att småningom lämna plats för en transportgata fram till rampen och terminalen för Tor Lines nya passagerarfarty.

Bottenplanet i det nya huset kommer att disponeras av dels SE-Banken och dels Tullen, som båda hittills hållit till i provisoriska lokaler längre västerut inom hamnområdet. De övriga fyra våningarna får i princip identisk utformning med undantag för den översta, där lunchrestaurang inrättas.

Pris Kr. 2:75 (Förhöjd moms inräknad)

Högaktuellt till mitten av februari

Grönköpings Veckoblad

Utkommer en gång i månaden

73 Årg. Nr 1

Organ för Grönköping med omnejd

Januari 1974

Grönköping skall nu få en arabisk vänort!

Delegation avreser snarast till Persiska viken

I samband med oljekrisen uppmärksammade Lars-Christer Holm på Saléns sjöpersonalavdelning en rad ovanligt initierade artiklar i ämnet i Grönköpings Veckoblad. Det gav honom idén att den utmärkta tidskriften för Grönköping med omnejd även skulle kunna vara intressant för de ombordanställda. Steget från idé till verkställighet var inte längre än att samtliga fartyg fick sig det aktuella oljenumret tillsända. Dessutom har rederiet tecknat årsprenumeration i två exemplar för alla fartyg, där vi nu hoppas de skall cirkulera samt sprida glädje och bidra till en förbättrad samhällsinsyn.

Kristiden nu i full gång i Grönköping

Skall fortsätta antingen det behövs eller icke

Den med anledning av de uttryck som ledare för den omfattar

SALÉN-NYTT

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