



SALÉN NYTT

Nr 3 - juni 1974 - Årg. 7



Åke Lindbäck * 24/8 1912 † 25/5 1974

Salénrederierna har sorg.

Åke Lindbäck avled hastigt den 25/5 i en ålder av 61 år. Han anställdes i Banan-Kompaniet år 1935 och övergick 1940 till Salénrederierna, där han länge verkade som ekonomichef. Vid sin bortgång var han VD i Rederi AB Salénia samt styrelseledamot i Salénrederierna AB och i ett stort antal bolag såväl inom som utom gruppen.

Åke Lindbäck's plötsliga bortgång innebär svår förlust för det företag, som han ägnat hela sin mannaålders arbete. Hans första och största värv var att leda och kontrollera rederiets, och efterhand den växande koncernens, ekonomifunktioner. Inom denna sfär utgjorde hans personliga flit, noggrannhet och hederlighet ett verksamt och ovärderligt föredöme. Han hade förmågan att hos dem han arbetade med ingjuta både respekt och tillgivenhet. Han lämnar i arv ett väl skött fögderi, förvaltad av dugliga, medarbetare; vår tacksamhet för denna bestående insats är stor.

I kraft av sin personlighet och sitt omdöme var Åke Lindbäck också en självskriven och viktig deltagare i företagets centrala rådslag. Här var hans röst ofta den

nödvändiga besinningens. Hans rättframma och noga övertänkta synpunkter förfelade aldrig att göra intryck. Hans stora kunskap om företaget och hans erfarenhet från dess utveckling förlänade hans åsikter särskild tyngd. Men han var långtifrån den ständigt återhållande: när tvekan spred sig bland kollegerna var han ibland den som visade på djärva kombinationer, som gjorde svåra affärer möjliga. Förlusten av hans mogna råd är likaledes svår.

Tyngst är dock saknaden efter människan Åke Lindbäck. Hans personlighet var helgjuten och stark. Med enastående lojalitet och energi utförde han sitt arbete åt företaget och åt familjen Salén. För sina kolleger var han en respekterad och avhållen chef, ett föredöme i arbetet. Men främst var han för sina vänner en trofast, rättrådig och varmhjärtad vän, och för sin familj en understundom sträng men alltid öm och hängiven far; en person av en lödighet man sällan möter. Han efterlämnar en stor saknad och ett ljunt minne.

Sven H Salén

Sture Ödner

Christer Salén

Sture Ödner:

Ett dramatiskt och framgångsrikt år



Avsikten med den årliga översikten i Salén-Nytt efter boksluten och bolagsstämmorna är att kommentera det gångna året och försöka informera om utsikterna för det kommande eller allra helst de kommande åren.

Att belysa 1973 i efterhand ställer sig ganska lätt. Det har totalt för Saléngruppen gått betydligt bättre än både 1972 och budgeten för 1973. Samma gäller de flesta av de enskilda bolagen. Siffror och diagram visar hur mycket.

När det gäller att sja om 1974 och än längre framåt är det betydligt knepigare. Orsakerna är flera. Om man bortser från andra världskriget tror jag inte att jag varit med om så mycken dramatik under 12 månader som vi upplevt 1973.

Hur lägger man fram en budget när man under denna korta tid upplevt tex att tankmarknaden hoppar från Worldscale 100 i början av 1973 till ett toppläge över 400 för att åter falla ner till Worldscale 65. För en 100 000-tonnare betyder skillnaden mellan den högsta och lägsta nivån ca 250 000 per dag, vilket för 12 månader innebär en skillnad på ca 86 miljoner kronor. Om man tar hänsyn till att vi inte skall försörja enbart en 100 000-tonnare utan totalt ca 5 300 000 ton kan var och en spekulera över konsekvenserna av dessa stora variationer under en femårsperiod.

Bunkerpriserna (bunker C) har successivt stigit från \$14.75 i början av 1973 till \$28.75 i november för att i början av 1974 höjas till \$80 per ton. Med våra 1 700 000 ton i bunkerbehov per år kan man fastställa skillnaden mellan årskostnaderna vid högsta och lägsta pris till ca \$110 000 000, dvs

ca 550 mkr. Vid dollarkursen fyra kronor blir effekten av det höjda bunkerpriset 110 mkr mindre. En sådan sänkning av dollarkursen drabbar emellertid koncernens övriga verksamheter, främst Götaverken och tankrederiet, där resultatet på fasta dollar-kontrakt försämras med ca 900 mkr.

Ännu ett räknestycke. En spannmålslast från Mexikanska Gulfen har vid olika tider under 1973 betalats med frakter från \$6.40 i januari 1973 till \$21.50 i december 1973. Om vi antar att vi har ca 15 fartyg som opererar i denna marknad kan resultatet variera med 178 mkr.

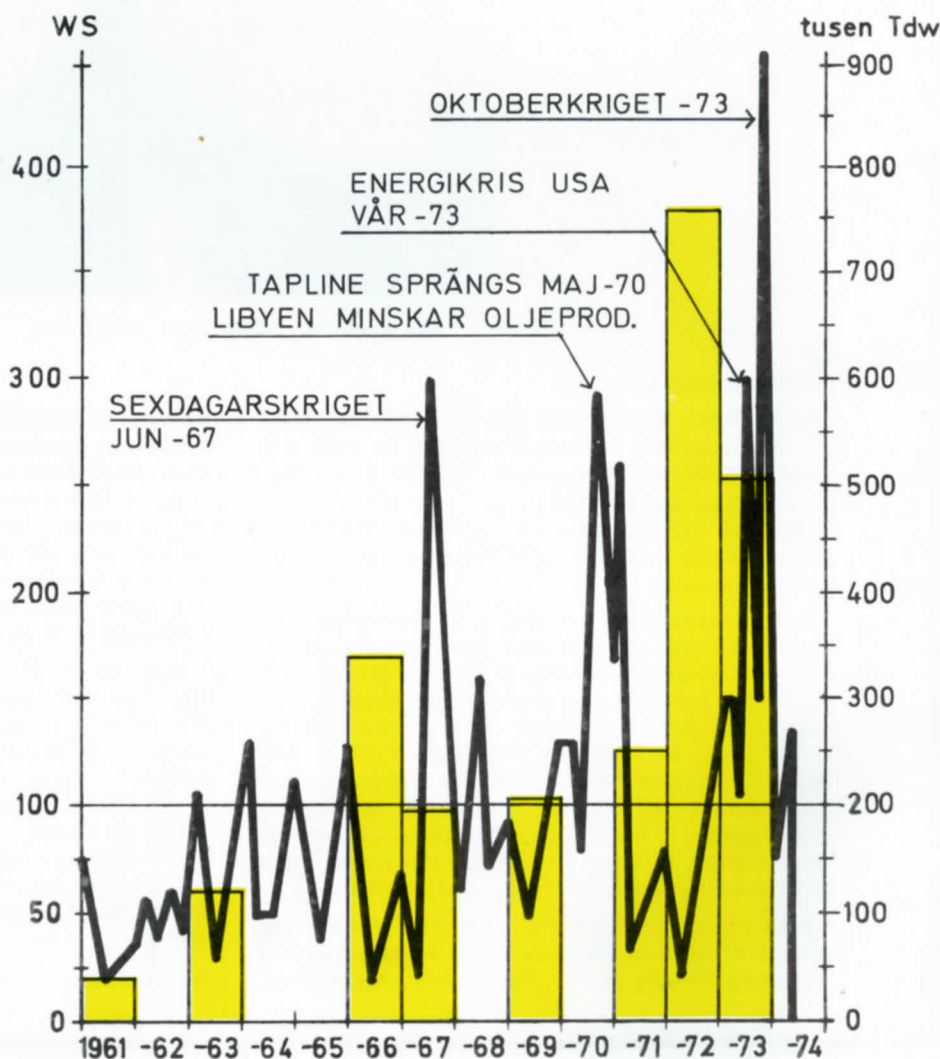
Jag trodde aldrig att de fina kylbåtarna, som vi med skäl är stolta över, någonsin skulle erhålla två à tre gånger högre frakter på "barlastresorna" för tex bilar eller torrlaster jämfört med de traditionella kyllasterna. Men så är det, mycket till följd av nya överraskande handelsvägar i oljekrigets kölvatten. Hur länge varar det?

Andra problem som håller oss fullt sysselsatta är de nya politiska uppslagen att stifta retroaktiva lagar för att försvåra för fåmans- och familjebolagen att fortsätta och som således på ett annat plan förrycker planeringen för vårt företags och dess personals framtid.

Trots allt gick det bra för oss 1973. 1974 års första fyra månader tyder på ytterligare förbättringar både i förhållande till 1973 och långtidsbudgeten. Beredskapen har tydligen varit god inför de inträffade överraskningarna.

Ett av de största glädjeämnena är nog att vi nu märker att kuggarna börjar gripa i Götaverkshjulet. Många av våra medarbetare i "det gamla bolaget" ställde sig tveksamma till de risker vi tog på oss i detta engagemang – och det med rätta – men nu ser det alltså ut som om vi är på god väg att rättfärdiga inhoppet. Det finns all anledning till uppskattning av de flitiga herrarna i Göteborg och Landskrona.

SALÉNLEVERANSER 1961 – 1973



Att vi skall tjäna pengar på tank har vi vant oss vid, och 1973 är därvidlag ett rekordår, men framtiden ser tveksam ut, åtminstone på kort sikt. I samband med ett föredrag för en tid sedan hade jag anledning plocka fram en del uppgifter om vår utveckling inom oljetransportområdet i relation till världens kriser sedan Koreakriget och omgivningens utveckling under samma tidrymd. Studierna ger en ganska intressant belysning.

Under de senaste 10 åren har tankfrakterna, som mäts i Worldscale, haft tre markanta toppar – vid sexdagarskriget 1967, vid sprängningen av Tapline i maj 1970 följt av Libyens produktionsinskränkningar samma år, och slutligen 1973. Mellan 1956 och 1967 d v s från första Suezkrigets slut till sexdagarskriget, var det ganska så tyst på marknaden efter en enorm topp 1956 i samband med detta krig. Dessa toppar har följts av branta ned-

gångar i fraktnivån. Vad dessa variationer betyder för tankredaren kan belysas av att frakter till Worldscale 400 under ett år skulle ge inkomster i samma storleksordning som tankfartygets inköpspris, medan däremot Worldscale 65 ger ett underskott även om ingen hänsyn tas till nödvändiga avskrivningar och de räntor som måste betalas för fartyget.

Utvecklingen belyses bäst genom vidstående två bilder, den ena som visar erhållna leveranser och den andra som visar våra periodaffärer på ett år eller längre tidsperiod.

Under de gångna åren har vi som synes haft turen att erhålla leveranserna av våra nya tankfartyg omedelbart före eller samtidigt med dessa kraftiga toppar i fraktnivån. Den positiva fraktmarknaden har utnyttjats till uthyrning av tonnaget på längre sikt vilket alltså har medfört att vi även under åren mellan topparna haft goda intäk-

ter från våra tankfartyg. Vi har genom dessa affärer skapat en icke oväsentlig del av de resurser som erfordrats för koncernens hittillsvarande utveckling och expansion.

Nu till årets resultat mera i detalj. Omsättningen i koncernen har ökat från 2 888 mkr 1972 till 3 611 mkr 1973, samtidigt som driftsöverskottet närmast sig en halv miljard kronor. Om man lägger till fartygsförsäljningar blir överskottet ca 600 mkr.

Tankrederiets lönsamhet är alltså av mycket stor betydelse för koncernen. Under 1973 förbättrades rederiets driftsöverskott ytterligare. Genom den positiva utvecklingen under 1973 för övriga rörelser inom koncernen kom dock tankrederiets relativa dominans i vår resultaträkning att minska något. Under hösten levererades Sea Scout och Sea Swift, de två sista i serien av sex tankfartyg om vardera 255 000 ton från Kockums. Ytterligare tre delägda fartyg om 348 000 ton beställdes under 1973, varför nybyggnadsprogrammet nu omfattar sju delägda 348 000 tons tankfartyg.

Kyldivisionen omfattande Salén Reefer Services AB och kylrederiet har sedan flera år arbetat i motvind. Överutbudet på kyltonnage har varit betydande. Dåliga fruktskördar under 1973 medförde dessutom en minskning i efterfrågan på kyltonnage. Trots detta har kyldivisionens driftsöverskott förbättrats tack vare att den mycket fasta torrlastmarknaden har kunnat utnyttjas. Under 1973 mottog kylrederiet tre fartyg av Snow-typ om vardera 611 600 kubikfot. Det sista av Snowseriens åtta fartyg levererades i början av 1974.

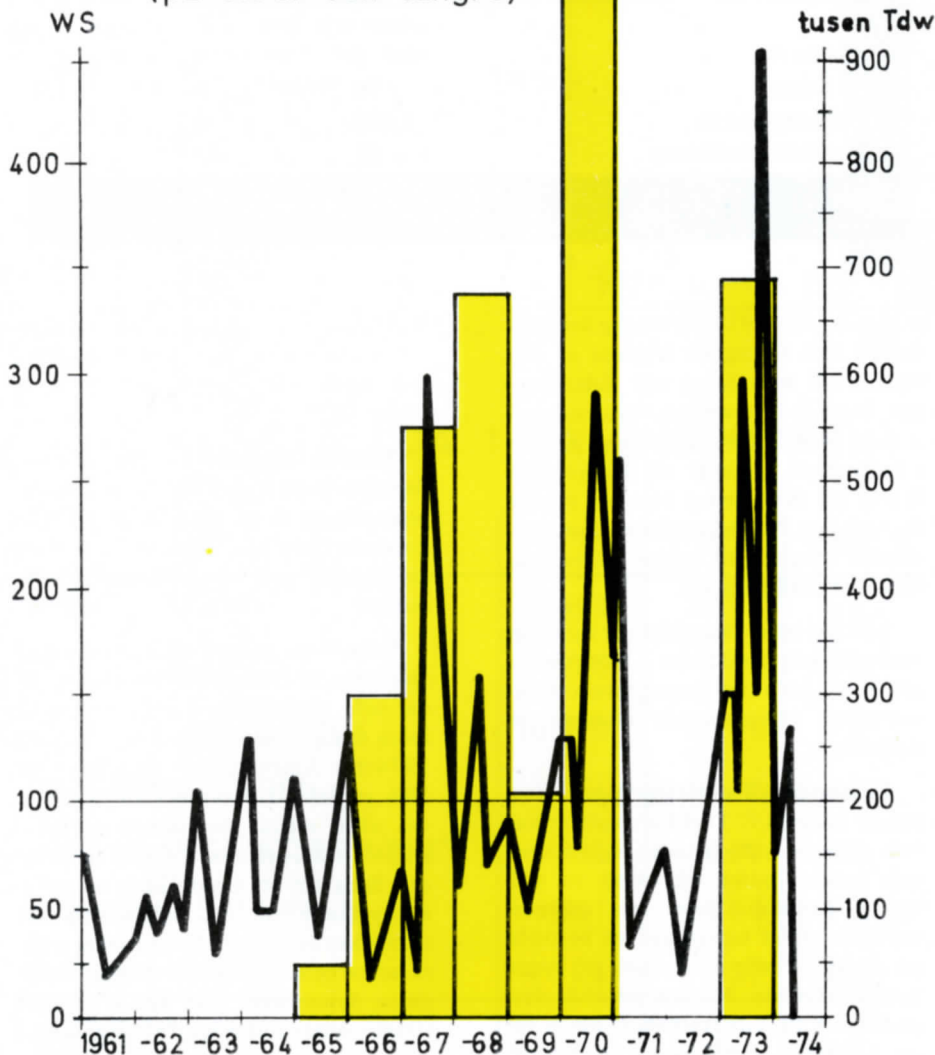
För att i första hand bevaka kyldivisionens intressen har Saléngruppen nu egna kontor i Tokyo, Long Beach (Calif.), Buenos Aires och Sydney.

Torrlastrederiets resultat förbättrades avsevärt och blev mycket tillfredsställande under 1973. Satsningen på torrlast har alltså visat sig vara riktig inte minst tack vare insatserna av de alerta herrarna på denna sektor. Överskottet på den "handelsverksamhet" som här bedrivs är imponerande med hänsyn till den tills vidare lilla kapitalinsatsen. Under året levererades Arctic Wasa som bortfraktades på tio år till Boliden AB. Beställningsaktiviteten har varit hög. I början av 1974 beställdes ytterligare fyra fartyg av samma klass som Arctic Wasa. Dessutom har tre bulkfartyg beställts om totalt 84 000 ton.

PERIODAFFÄRER

1961–1973

(på ett år och längre)



Forts. nästa sida

Saléngruppens omsättning

Tor Line sysselsatte vid årsslutet två passagerarfärjor, sju lastfärjor samt sex konventionella styckegodsfartyg i storleksordningen 1 000 tdw vardera.

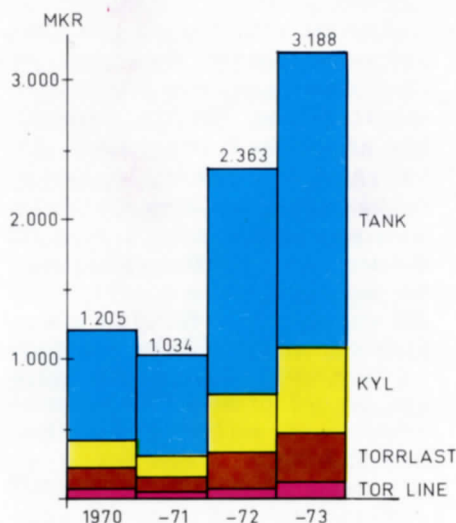
Högonkonjunkturen ledde till 10–15% ökning under 1973 i handelsvolymen mellan de länder som Tor Line betjänar. Resandet utvecklades också positivt. Den resultatförbättring som den ökade passagerarbeläggningen medförde motverkades emellertid av det alltför snabbt ökade kapacitetsutbudet på fraktsidan.

Under 1973 transporterades 259 000 passagerare jämfört med 234 000 under föregående år. Lastkvantiteten ökade från 875 000 ton till 1 325 000. Resultatet medgav i det närmaste full täckning för planenliga avskrivningar.

Tyvärr utsätts Tor Line varje år för diverse strejker och annat elände och som konkurrensen är hård i närtrafik och dessutom mycket personalkrävande ligger de positiva effekterna nästan bara på inflationssidan – dvs de gamla fartygen förlorar ej så mycket i värde som avskrivningarna sätter ner de bokförda priserna. Med hänsyn till att Tor Line relativt sett är den mest personalkrävande av rederienheterna drabbas detta företag givetvis hårdast av årets mycket dyra löneavtal. Det återstår att se om detta kan kompenseras genom högre intäkter.

Götaverkengruppens förlust för 1973 efter planenliga avskrivningar uppgick till 59 mkr. En orsak till det negativa resultatet är de problem man haft vid Arendalsvarvet, vilka ingav oro. Genom att gruppen tillfördes ett koncernbidrag på 136 mkr från moderbolaget redovisar gruppen en vinst före bokslutsdispositioner och skatt om 67 mkr.

SALÉNFLOTTANS MARKNADSVÄRDE 1970–1973



	1973 (Mkr)	1972 (Mkr)	Diff. %
Kyldivisionen	766	670	+ 14
Tankrederiet	475	362	+ 31
Torrlastrederiet	260	129	+ 101
Tor Line (75 %)	140	108	+ 30

Summa rederierna	1.641	1.269	+ 29
-------------------------	--------------	--------------	-------------

J.S. Saba AB (50 %)	256	243	+ 6
AB Meropa	20	22	– 7
Salén Morgan	54	23	+ 131

Summa livsmedelsgruppen	330	288	+ 15
--------------------------------	------------	------------	-------------

AB Finnboda Varf (Inkl. Älvsbyv.)	84	89	– 6
AB Nya Sölvesborgs Varv	29	18	+ 57
Ekensbergs Mek. Verkstad AB	15	13	+ 16

Summa Finnbodagruppen	128	121	+ 6
------------------------------	------------	------------	------------

Salén & Wicander AB	124	83	+ 48
AB A. Wiklund	29	27	+ 7
Cargolux (33 %)	22	15	+ 53

Summa Salén & Wicandergruppen	174	125	+ 40
--	------------	------------	-------------

Sven Salén AB	7	3	+ 112
Övriga bolag	10	4	+ 171
Götaverkengruppen	1.400	1.126	+ 24
Avgår intern omsättning	– 81	– 49	+ 66

Summa Saléngruppen	3.611	2.888	+ 25
---------------------------	--------------	--------------	-------------

I och med 1973 års utgång återstod endast fem fartyg att leverera av den orderstock som fanns när Saléngruppen övertog Götaverken. Överenskomsten med Staten, som redan berörts i Salén-Nytt, innebär att Götaverken från nu skall drivas som ett vanligt dotterbolag. Vi diskuterar nu hur samarbetet i framtiden mellan rederi och varv bäst skall bedrivas.

I likhet med föregående år kommer verkställande direktören i Götaverken att mera utförligt kommentera verksamheten i kommande nummer av Salén-Nytt.

Finnboda/Sölvesborgsgruppen levererade under 1973 två borrarplattformar och utförde ombyggnads-, reparations- och servicearbeten på totalt ca 440 fartyg. Resultatet blev inte tillfredsställande vilket huvudsakligen berodde på att vi saknade erfarenhet att bygga borrarplattformar. Nu övergår båda dessa företag till Götaverken så att vi får en homogen varvsgrupp. Ekensbergs

Mek Verkstad, som bland annat levererar spolkanoner av typen Gunclean, redovisade ett mycket bra resultat under 1973.

Salén & Wicander visar ett utomordentligt resultat och en kraftig omsättningsökning. Verkställande direktören kommer i nästa nummer av Salén-Nytt att närmare presentera företagets verksamhet.

Saba, som vi äger tillsammans med Johnsons, är centrum för en begynnande och omfattande omstrukturering inom dagligvaruhandeln. Från och med 1974 har Ähléns inträtt som ägare till 10% av Saba. I december 1973 träffades avtal mellan betydande detaljistkedjor, ASK-grossister, Ählén & Holm och Saba om ett långtgående samarbete syftande till att bygga upp ett rikstäckande distributionsföretag i nära samarbete med samverkande detaljister. Samarbetet skall drivas i Dagab (Daglivarugrossisternas Intresse AB) i vilket företag Saba inträtt som deläga-

re. Sabas resultat förbättrades ytterligare under 1973, vilket gläder oss mycket som var med om att fatta beslutet om samarbetet med Johnsons på frukt- och grönsaksområdet.

Sven Salén AB med verksamhet i Stockholm, Göteborg och London har haft ett högaktivt år vilket återspeglas i ett förnämligt resultat.

Beträffande den "dolda" tillgången vi har i **börsnoterade aktier** kan sägas att den vid årsskiftet utgjorde ca 300 mkr och hade under året utvecklats väl. Posten har sedan stigit i värde i takt med årets börsuppgång samtidigt som en viss avveckling har skett.

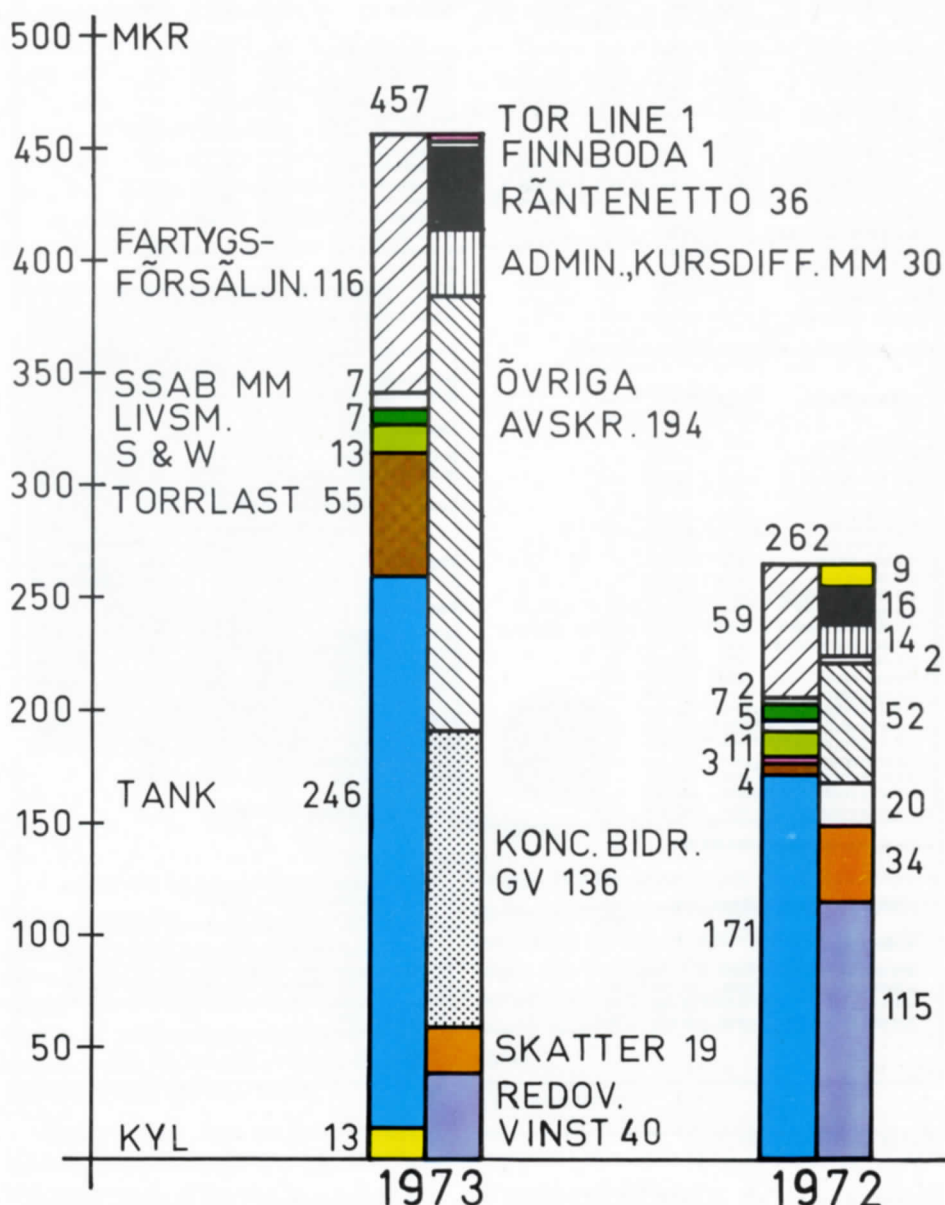
Saléngruppen har således ett mycket gott år bakom sig. Det är omfattande och imponerande insatser av många medarbetare som på detta sätt burit frukt.

Som jag inledningsvis nämnde är det vanskligt att uttala sig om utvecklingen på sikt för sjöfarten i allmänhet. Världens tankflotta kommer under de närmaste åren att få mycket omfattande tonnagetillskott, som sannolikt medverkar till att hålla tankfrakterna nere. En svag tankmarknad kommer dock att drabba de redare hårdast som beställt fartyg efter den allmänna pristegring som ägt rum. Vårt eget utgångsläge med en relativt stor andel billigt tonnage måste mot den bakgrunden bedömas som hyggligt.

Man kan också konstatera att världens ekonomi och handel, liksom vid så många andra kristillfällen, utvecklats så att olyckskorparnas profetior om drastiska nedgångar kommit på skam. Den internationella ekonomin har hittills på ett förbluffande sätt kommit över verkningarna av oljekri-

Saléngruppens resultaträkning

Resultatsiffrorna för de olika enheterna avser resultat efter planenliga avskrivningar. Götaverken är exkluderat, däremot ingår Saléns 50-procentiga andel i Saba.



ANTAL ANSTÄLLDA I SALÉNGRUPPEN

	1973	1972	DIFF. %
REDERIerna	2.664	2.504	+ 6
TOR LINE (100%)	740	681	+ 9
GÖTAVERKENGRUPPEN	10.075	9.366	+ 8
FINNBODAGRUPPEN	1.074	1.145	- 6
SALÉN & WICANDERGRUPPEN	235	216	+ 9
LIVSMEDELSGRUPPEN	851	856	± 0
ÖVRIGT	104	57	+93
SUMMA	15.743	14.825	+ 6

sen. Den starka inflationen samt oron på valutamarknaden och på den politiska arenan utgör emellertid osäkerhetsfaktorer i bilden.

Min bedömning är att 1974 kommer att ge ett tillfredsställande resultat för vår del, väl jämförbart med 1973 års. Det är också tillfredsställande att kunna konstatera att order- och sysselsättningsläget för koncernen är sådant att de närmaste 2-3 åren kan motses med tillförsikt. I budgeten har vi dock ej tagit hänsyn till de kraftigt ökade lönekostnaderna för sjöpersonalen.

Jag är övertygad om att den avgörande faktorn för vår snabba och positiva utveckling har varit vårt sätt att arbeta och göra affärer på. Vi har sökt att utnyttja marknadens sväng-

Forts. nästa sida

Salénflottan den 15/5 1974

KYLREDERIET	Byggn. år	Tdw	Fart knop	Kylkap. kbft
M/S ATLANTIDE	1960	8 600	18,5	359 767
M/S ATTILAN	1961	8 600	18,5	360 770
M/S ANTILOPE	1964	8 625	18,5	371 060
M/S ARAWAK	1965	8 456	18,5	373 610
M/S ARGONAUT	1964	8 400	18,5	374 510
M/S ARIEL	1964	8 400	18,5	374 510
M/S SAN BENITO	1968	8 440	19,5	407 970
M/S SAN BRUNO	1967	8 440	19,5	407 970
M/S SAN BLAS	1967	8 440	19,5	408 400
M/S SNOW HILL	1974	12 343	22,5	611 600
M/S SNOW BALL	1973	12 382	22,5	611 615
M/S SNOW CRYSTAL	1973	12 382	22,5	611 615
M/S SNOW DRIFT	1973	12 382	22,5	611 615
M/S SNOW FLAKE	1972	12 382	22,5	611 615
M/S SNOW FLOWER	1972	12 382	22,5	611 615
M/S SNOW LAND	1972	12 372	22,5	611 615
M/S SNOW STORM	1972	12 382	22,5	611 615

Totalt 17 kylfartyg om 175 408 tdw och 8 331 472 kbft

TANKREDERIET	Byggn. år	Tdw	Fart knop
M/T SEA SAGA	1958	36 510	15
M/T SVEN SALÉN	1958	42 930	15,5
M/T SEA SONG	1959	43 045	15,5
T/T DAGMAR SALÉN	1963	60 328	16
T/T SEA SAPPHIRE	1963	60 328	16
T/T SEVEN SEAS	1967	97 550	17
T/T SEVEN STARS	1967	97 550	17
T/T SEA SPIRIT	1966	121 185	17
T/T SEA SPRAY	1966	121 185	17
T/T SEA SOVEREIGN	1969	210 550	16
T/T SEA SERPENT	1971	255 350	16
T/T SEA SOLDIER	1972	255 350	16*
T/T SEA SPLENDOR	1972	255 350	16
T/T SEA SWAN	1971	255 350	16
T/T SEA SCOUT	1973	256 050	16*
T/T SEA SWIFT	1973	256 050	16*
T/T NYBYGGE 546	1974	348 200	15,5*
T/T NYBYGGE 547	1975	348 200	15,5*
T/T NYBYGGE 548	1975	348 200	15,5*
T/T NYBYGGE 549	1975	348 200	15,5*
T/T NYBYGGE 552	1976	348 200	15,5*
T/T NYBYGGE 556	1976	348 200	15,5*
T/T NYBYGGE 557	1977	348 200	15,5*

Totalt 23 tankfartyg om 4 862 061 tdw

TORRLASTREDERIET	Byggn. år	Tdw	Fart knop
Malm/oljafartyg			
M/S SINGÖ	1962	7 170	12
M/S FOGLARÖ	1945	12 770	12
M/S LEDARÖ	1955	12 800	12
M/S SEA SWALLOW	1960	38 675	15,5

Bulkfartyg	Byggn. år	Tdw	Fart knop
M/S SCOTTISH WASA	1961	15 912	12
M/S IRISH WASA	1959	16 045	12
M/S BALTIC WASA	1963	18 340	13,5
M/S BRITISH WASA	1969	19 207	14,5
M/S CORNISH WASA	1966	19 522	14,5
M/S SCANDIC WASA	1963	20 280	14,5
M/S ARCTIC WASA	1973	22 855	15,5
M/S FINNISH WASA	1966	26 851	14
M/S NORDIC WASA	1968	27 300	15,5
M/S PACIFIC WASA	1972	68 820	15
M/S NYBYGGE 1170	1974	30 000	15
M/S NYBYGGE 178	1974	26 574	15,5
M/S NYBYGGE 181	1975	26 574	15,5
M/S NYBYGGE 106	1976	22 637	15,5
M/S NYBYGGE 107	1976	22 637	15,5
M/S NYBYGGE 108	1977	22 637	15,5
M/S NYBYGGE 109	1977	22 637	15,5

Twendäckade fartyg

M/S HUSARÖ	1961	9 230	14,5
M/S SEGERÖ	1962	9 280	14,5

Linjefartyg

M/S KUNGSHAMN	1958	9 740	15
M/S KORSHAMN	1957	12 980	14

Totalt 25 torrlastfartyg om 541 473 tdw

TOR LINE	Byggn. år	Tdw	Fart knop	Kapacitet Pass./last
Passagerarfartyg				
M/S TOR ANGLIA	1966	2 500	24	790/450*
M/S TOR HOLLANDIA	1967	2 250	24	830/450*
M/S NYBYGGE 607	1975	3 200	26	1 250/780*
M/S NYBYGGE 608	1976	3 200	26	1 250/780*

Lastfartyg

M/S TOR DANIA	1973	5 500	18*
M/S TOR FINLANDIA	1974	5 500	18*
M/S NYBYGGE 222	1975	5 500	18*

Totalt 7 Tor Line-fartyg om 27 650 tdw

Totalt omfattade Salén-flottan den 15/5 1974 72 fartyg, nybyggen inräknade, om 5 606 592 tdw.

*) Av fartygen var följande delvis ägda enligt angivna procenttal:

Sea Soldier 70%, Sea Scout 80%, Sea Swift 80%, nyb. 546 55%, nyb. 547 59%, nyb. 548 59%, nyb. 549 57%, nyb. 552 80%, nyb. 556 80%, nyb. 557 80%, Tor Anglia 75%, Tor Hollandia 75%, Tor Dania 75%, Tor Finlandia 75%, nyb. 607 75%, nyb. 608 75%.

Hänt i Saléngruppen 1973

- Nya Sölvesborgs varv återinvigdes av industriminister Rune Johansson den 24 januari.
- "Sea Song" räddade i januari fyra besättningsmän från en havererad engelsk lustjakt.
- I januari levererade Finnboda Varf till Akergruppen, Oslo, det första av två skrov till borrhullplattformar.
- Antalet anställda vid Götaverken med dotterföretag översteg i februari 10 000.
- Saléns beslutade delta i oljeletning på ön Hopen i Svalbard tillsammans med bl a Gotaas-Larsen, Nešte OY och fyra tyska bolag.
- Ansvar för Saléns andel i Cargolux överfördes till Salén & Wicander.
- De tre SNOW-fartygen "Snow-Drift" "Snow-Ball" och "Snow-Chrysal" levererades.
- Tor Line öppnade en ny lastlinje mellan Göteborg och Felixstowe.
- Saléns förvärvade Malma Gård på Fågelbrolandet som tillfördes Personalstiftelsen.
- Ytterligare tre 348 000-tonnare beställdes vid Kockums utöver tidigare beställda fyra.
- Tor Line beställde i februari två kombinerade passagerar-/lastfartyg i Lübeck för leverans 1975 och 1976.
- Tankrengöringsstationen "Renare Hav" togs i bruk i maj av Götaverken.
- Götaverken träffade överenskommelse med Eriksbergs Varv om övertagande av deras reparationsrörelse.
- M/S "Tor Dania" levererades i juni till Tor Line.
- M/S "Arctic Wasa" levererades i juli till torrlastrederiet och gick in i 10-årig tidsbefraktning för Boliden.
- Götaverken beställde sju akterskepp för 140 000- och 154 000-tonnare vid Lisnave, varigenom Arendals kapacitet ökades med 1 – 1 1/2 fartyg per år.
- Saléns ingick som 20-procentiga delägare i Petroswede.
- M/S "Biskopsö" såldes till ett grekiskt rederi.
- J. S. Saba tecknade aktier för en miljon kronor i Dagab samt ett samarbetsavtal med detta företag. Saba ställde borgen för bankfinansiering på upp till 100 mkr.
- De två sista 250 000-tonnarna levererades, t/t "Sea Scout" och t/t "Sea Swift".

Forts. Sture Ödner. . .

ningar genom att beställa fartyg då priserna varit låga och marknaden svag. De relativt korta uppgångarna i fraktmarknaden har vi sökt utnyttja genom snabba och obyråkratiska beslut. Fartygsköp har ofta gjorts i situationer då ingen vågat eller velat beställa och vi har också i dessa lägen ofta fattat beslut mot de s k experternas råd.

De kriser som har inträffat de senaste åren har varit språngbräddor för Salénrederiernas utveckling. Vi har varit tvungna att lära oss att inte enbart leva med kriser och problem utan också att utnyttja möjligheter som dessa ger oss. Detta har krävt en flexibel organisation i vårt företag med medarbetare som har kunnat se och gripa tillfällen, och som kunnat och vågat ta ansvar.

Vi kommer inte att undgå snabba och plötsliga förändringar i framtiden som på ett mer eller mindre dramatiskt sätt påverkar oss som individer eller

som medarbetare i ett företag. För att vi i Saléngruppen skall kunna klara oss igenom framtida kriser och helst komma ut stärkta ur dessa måste vi sträva efter att behålla vår flexibilitet, trots koncernens ökande storlek.

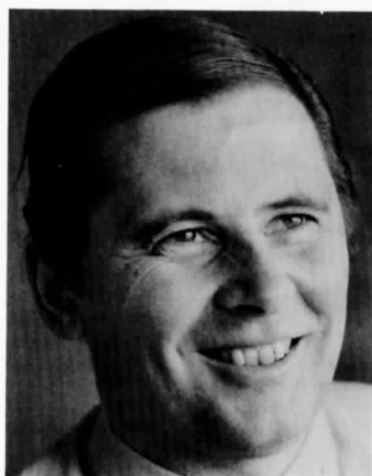
Givetvis ställer denna flexibilitet höga krav på medarbetarna vad avser anpassningen till nya arbetsuppgifter, förmågan att ta ansvar och initiativ. Dessa krav är inte något nytt för denna koncern. Våra medarbetare är vana vid dem. Vi kommer även i fortsättningen att i vår anställningspolitik prioritera dessa krav i syfte att skapa slagkraftiga enheter i vår organisation som skall kunna ta hand om morgondagens kriser och möjligheter.

*

- Finnboda Varf tecknade kontrakt på två produkttankers om 31 000 tdw.
- Götaverken och Electrolux bildade servicebolag.
- Götaverken introducerade fem års service av egna nybyggen.
- Toyota Autoimport AB bildades för att handha importen av Toyota.
- Ett av Cargolux transportplan landade som första charterplan på Pekings flygplats.
- Beslut fattades om investeringar på ca 325 milj kr i modernisering och utbyggnad av Götaverkens reparationsvarv.
- Order på 23 fartyg på tillsammans 3,2 milj ton dödvikt togs för Götaverken-koncernen.
- Den första Burmeister & Wain-motorn som byggts av Götaverken Motor på den nya licensen slutmonterades i december.
- Götaverken levererade under året 12 fartyg om 1,6 milj dwt och är därmed världens största varvskoncern utanför Japan.
- Världens största flytdocka beställdes till Götaverken Reparation. Dockan skall kunna ta fartyg på upp till 200 000 ton dödvikt.

Omorganisation från 1/1 1975

I anslutning till Saléngruppens bodelagsstämmor har beslut fattats om en kommande förändring av företagens organisation. Från årsskiftet 1974/1975 kommer en särskild rederidivision att bildas omfattande nuvarande tank-, kyl- och torrlastrederierna. Till chef för denna rederidivision utses från den 1 januari 1975 Clarence Dybeck, för närvarande chef för torr-



Clarence Dybeck

lastredriet. Sture Ödner kommer att som verkställande direktör i Salénrederierna AB ägna sig åt koncernens ledning. Nuvarande chefen för tankredriet och Sven Salén AB, Gunnar Björkbom, avgår vid årsskiftet med pension. Salén Reefer Services och Tor Line berörs ej av organisationsförändringarna och leds som hittills av Claes-Henrik Zethelius resp Christer Salén.

Under våren har en energigrupp bildats, som kommer att handha Saléns nuvarande engagemang inom oljeprospektering och annan verksamhet på energiområdet. Chef för energigruppen blir Sven H. Salén. Till ny chef för Saléns Londonkontor har utsetts Thomas Sundberg.

Till vice verkställande direktör i Salén & Wicander AB har utsetts ekonomidirektören i bolaget Joachim Broman.

Rederi AB Salénia

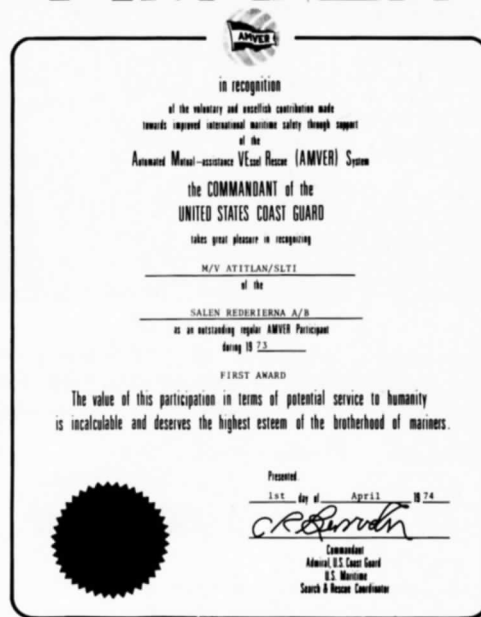
Vid extra bodelagsstämma i Rederi AB Salénia den 30 maj 1974 valdes Peder Bonde till styrelseledamot efter framlidne Åke Lindbäck. Vid efterföljande styrelsemöte utsågs Sven H. Salén till verkställande direktör i bolaget.

*

Utmärkelse till Atitlan

I samband med Sjöfartsriksdagen i Göteborg i maj överlämnades från den amerikanska sjöräddningen ett certifikat till betälhavaren på m/s "Atitlan", för dagen representerad av sjöpersonalchefen L.-E. Cronberg. "Atitlan" fick utmärkelsen såsom en erkänsla för dess medverkan

AMVER



under 1973 i arbetet att förbättra sjösäkerheten. Förutom certifikatet fick "Atitlan" även motta en AMVER-vimpel, som anger att fartyget "is constantly and unselfishly striving to make the oceans of the world safer for all who travel on or over them".

Vi gratulerar.

Fartygsaffärer

M/T "Blidö", som den 5 april 1974 såldes till Genlease, Paris, levererades till sina nya ägare den 16 maj i Rotterdam. I samband med leveransen till de nya ägarerna döptes fartyget om till "Pointe du Millier".

M/S "Vishamn", som den 2 maj 1974 såldes till East Atlantic Seaways Company Ltd. S.A., Famagusta, levererades till sina nya ägare den 21 maj i Antwerpen. I samband med leveransen till de nya ägarerna döptes fartyget om till "Gabon Trader".

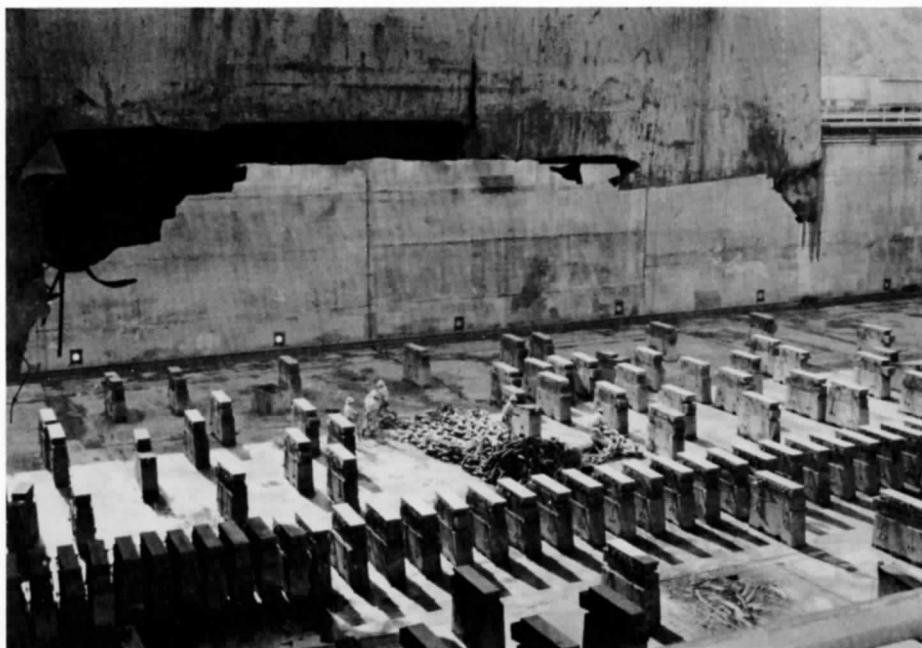
*

Kassett-TV-premiär

"Snow Crystal" blir premiärfartyg i Salén-flottan för kassett-TV. När detta skrives är en komplett utrustning på väg ombord inkl. två 26 tums färgmottagare och vid fartygets avgång från Rotterdam den 10 juni kommer installationen att vara avklarad. Valfärdsrådet har lovat ta fram några timmars program till premiären. Vad detta kommer att innehålla vet vi inte, men man kan gissa på nyheter och sport.

Installationer i övriga Salén-fartyg kommer att göras snarast möjligt för att vara avslutade allra senast den 30 september. Under tiden kommer arbetet med programservicen att påskyndas.

I konselj den 7 juni beviljades 1,7 milj. kronor till programservicen.



T/T "Sea Spray" har legat på varv i Aioi, Japan, för reparationer av de skador som uppstod på fartyget i samband med grundstötningen i Kinesiska sjön den 13 februari. Reparationerna har gått planenligt och den 25 juni beräknas fartyget docka ut från varvet och åter sättas in i sin tidigare charter.

Den förste spiritisten

Första numret av fartygstidningen "Spiritisten", årgång 1, dök härförleden upp på Salén-Nytts redaktionsbord. En pigg företeelse, som sett dagens ljus ombord i turbintankern "Sea Spirit". Redaktör för bladet är överstyrman J. Hammarstrand, som menar att de interna kommunikationerna ombord måste förbättras och att detta t ex kan ske genom en interntidning då och då.

I "Spiritisten" ser vi bl a att man har ett ganska ambitiöst och omväxlande fritidsprogram ombord. Så här ser det ut:

Måndagar: Whist- och/eller pingisturnering

Tisdagar: Motionsgymnastik 15 min kl 17.00

Onsdagar: Filmföreläsning

Torsdagar: Kort-bingo

Fredagar: Whist- och/eller pingisturnering

Lördagar: Motionsgymnastik 15 min kl 15.00

Söndagar: Filmföreläsning

Vi önskar "Spiritisten" välgång samt många medarbetare, prenumeranter och efterföljare i andra fartyg.

Saléns i fem utställningar

I utställningssammanhang har Saléns inte hört till de flitiga. Av olika anledningar har vi emellertid de senaste månaderna varit representerade på ett antal utställningar runtom i landet. Senast hände det i samband med Sjöfartsriksdagen och Maritime 74 i Göteborg, där Saléns sk bildspel visades för en intresserad och sakkunnig publik under fem dagar. Bildspelet är uppbyggt av ca 500 färgdiabler, som visas under 11 minuters tid med hjälp av 12 projektorer. Spelet återger en del av Saléngruppens verksamhet och är i huvudsak en produkt av den välkände fotografen Hans Hammarskiöld. Spelet finns nu på Riddargatan, där intresserade läsare gärna är välkomna att se det. Kontakta först Ann-Britt Ryman på informationsavdelningen.

Saléns har även fått ett eget rum på Sjöhistoriska museet i Göteborg, invigt den 19 april av museichefen Stig Notini

i närvaro av dags- och fackpress. Denna permanenta utställning, som är belägen i anslutning till Götaverkens stora och intressanta utställningshall, ger en bild av Salénrederiernas utveckling från starten 1915 fram till våra dagar samt en redovisning av var och en av de fyra rederienheternas verksamhet. En av väggarna ägnas helt åt en beskrivning av modern navigation till sjöss.

En permanent utställning med betydande Saléninslag är även anordnad i Luleå nyöppnade Sjöfartscentrum. Som speciellt blickfång där finns en modell av "Arctic Wasa" i skala 1:200 plöjande fram genom isen, som för säkerhets skull är gjord av plast.

I Gävle har man byggt ett nytt förvaltningshus, som bl a inrymmer hamnens lokaler. I samband med invigningen den 25 april öppnades även portarna till en

halvpermanent utställning, i vilken många ledande företag i landet deltar, däribland Saléns. Vår monter där kommer under sensommaren, när utställningen bryts, att förflyttas till annan lämplig sjöfartsstad.

Slutligen kan nämnas att en modell av "Sea Soldier" sedan maj månad drar till sig många intresse, där den ingår som en prydnad i SE-Bankens lokaler i hörnet av Hamngatan och Sveavägen. Modellen kommer efter hand att cirkulera runt i en del av bankens lokaler i Stockholm.

Det är alltså sammanlagt fem utställningar, som Saléns deltagit i under våren. En sjätte är under förberedande i Sjöhistoriska Museets andra våning i Stockholm. Där kommer det mest att handla om kyltransporter, ett önskemål som framförts från museets sida och som berör ett område inom shipping som Saléns inte står helt främmande inför.



Erik Severin invigde Luleå Sjöfartscentrum. Här ses han i samspråk med Clarence Dybeck framför Saléns monter.



Utställningen i Gävle drog shippingfolk från hela landet.

Majkonferens på Lovik

Den sedvanliga vårträffen för Salén-befäl på Lovik hölls i år mellan den 27 och 31 maj. Programmet anslöt i huvudsak till frågor rörande personalutveckling och säkerhet. I samband med den avslutande middagen tilldelades kapten Bengt Isberg och maskinchef Albert Larsson, vilka båda gått i pension, minnesgåvor från företaget.

Följande befäl deltog i kursen: Bror Andersson, Lars Blomquist, Ruben Freiman, Holger Hansen, Bertil Hellbom, Stig Lindell, Tommy Liström, Jan Rundqvist, Ole Sass, Sten-Åke Svensson, Erik Ahlsund, Roland Berg, Sune Christiansson, Einar Greva, Per Hogedal, Ivan Karlsson, Rune Lindholm, Kurt Rosengren, Gunnar Sjöbris, Evald Sjölund, Roland Söderström, Bertil Björk, Harry Collins, Yngve Florin, Claes Nelson, Christer Nilsson, Yngve Römer, Tore Serrander, Sune Strömberg och Wiking Wessnert.



Kapten Bengt Isberg har lång tjänst bakom sig i torrlastflottan. Nu går han i pension och tar här emot rederiets minnesgåva av C.-H. Zethelius.



Maskinchef Evald Sjölund var på bästa humör när fotografen gjorde visit.



Fr.v. ekonomiförest. Rune Lindholm, överstyrman Einar Greva och kapten Sune Christiansson lyssnar till Glenn Lundström från Fartygsbefälsföreningen, som kom på besök till Lovik.



Överstyrman Yngve Römer och förstemaskinist Wiking Wessnert i samspråk



. liksom 2:e styrman Claes Nelson och kapten Sune Strömberg.

Bilderna togs av Per-Olow vid en paus i programmet.

Fackförbunden i rederiledningen



Vid rederiledningens sammanträde den 25 april deltog för första gången båda de ordinarie ledamöterna från Sveriges Fartygsbefälsförening och Svenska Sjöfolksförbundet. På bilden ses fr v Sture Ödner (ryggen mot kameran), Gunnar Björkbom, Rolf G Olsson, SFBF, Claes-Henrik Zethelius, Peder Bonde, Göran Smedberg, Sjöfolksförbundet, Per-Olov Boman, Hans Alsén, Clarence Dybeck, Christer Salén, Sixten Ackermarck (repr för de kontorsanställda) och Åke Lindbäck.

Vid sammanträdet fattades bl a beslut om att från den 1 juni i rederiets fartyg införa fritt porto för normala brev och vykortsförsändelser från ombordanställda inkluderande studiematerial till studieanstalt i Sverige. Bakom beslutet ligger ett önskemål om att förbättra kommunikationsmöjligheterna med de hemmavarande och uppmuntra till livligare studieverksamhet i fartygen.

Älvsbyverken läggs ned

Älvsbyverken i Norrbotten, som tillhör Finnboda Varf, kommer att lägga ned driften helt och hållet under innevarande år. Kvarvarande personal har varslats om uppsägning till mitten av december. Sedan beslutet om nedläggningen fattades har många anställda redan slutat i företaget och kvar i tjänst i början av juni fanns endast fyra kollektivanställda och fyra tjänstemän.

Produktionen vid Älvsbyverken har under senare tid omfattat tillverkning av lastflak för Tor Lines fartyg samt för Fred Olsen, Oslo, vilken nu till större delen flyttas över till Sölvesborgs varv, där ett 15-tal man kommer att vara sysselsatta med produktionen under resten av året. En del tillbehör till flaken kommer dock att tillverkas i Älvsbyn så länge som möjligt.

Älvsbyverken etablerades ursprungligen 1956 av ingenjör K. E. Degerman, Älvsbyn. 1960 gick företaget i konkurs och övertogs av Norrbottens Företagareförening, som samma år sålde det till Finnboda Varf genom det nybildade dotterbolaget AB Älvsbyverken. I Saléns ägo var företaget från 1970, då Finnboda Varf förvärvades och därmed även Älvsbyverken.

Många vinster i konstlotteriet gick till fartygen

I samband med informationsträff för saléanställda på gamla Riksdagshuset den 15 maj förrättades dragning i Saléns konstlotteri. Sammanlagt 18 konstverk till ett värde av 11 000 kronor lottades ut. Högsta vinsten tillföll Mats Eriksson, inspektör i kylrederiet, som valde en magnifik olja med stockholmsmotiv av Willie

Weberg. Vid sidan av själva konstlotteriet förrättades utlottning av en stor oljemålning av den lovande stockholmskonstnären Michael Söderlund, överlämnad som gåva till de anställda av fru Dagmar Salén. Lycklig vinnare av denna blev Laila Öhlund, i vardagslag verksam i Saléns växel.

Vinstlistan fick följande utseende:

1) Mats Eriksson, kylrederiet, olja av Willie Weberg 2) Birgit Neijbert, ekonomiavd., olja av Peter Widman 3) Sigfrid Larsson, torrlast, lito Sirpo Virtanen 4) Åke Olsson, "Snow Hill", lito Roland Svensson 5) Mats Wallner, Tank, d:o 6) Olof Sjeldrup, "Snow Hill", lito Lennart Rodhe 7) Lars Nordin, staben, krita Stig Claesson 8) Robert Almström, Tokyo, lito Harald Lindberg 9) Arne Björklund, sjöpersonal, etsning Ruth Goldman-Grosin 10) Brita Troell, inf., emalj Sture Valentin-Nilsson 11) Lennart Hofdell, SRS, etsning Sven Olof Lingvall 12) Rolf Sätersberg, SRS, lito Rune Pettersson 13) Eva Onsjö, inköp, lito Kristina Munklinde 14) Nils Friberg, tank, blyerts Ulla Zimmerman 15) John A. Gustafsson, "Dagmar Salén", lito Gustav Rudberg 16) Sven Karlsson, "Segerö", trägravyr Eva Stockhaus 17) Siw Adolfsson, ekonomi, linje-etsning Maud Comstedt 18) Artur G. Pettersson, "Scandic Wasa", lito Kerstin Abram-Nilsson.



Ann Lindgren valde professor Lennart Rodhes litografi "Höstens träd" för vännen Olof Sjeldrup på "Snow Hill".

Fraktmarknaden

Kyl (28/5-74)

Normalt brukar kyltonnaget under perioden mars-maj vara otillräckligt för att täcka behovet. På grund av minskade volymer av äpplen och päron från de traditionella exportländerna har efterfrågan varit betydligt mindre i år än under tidigare år.

Kylmarknadsfrakterna har trots detta kunnat bibehållas på en hög nivå beroende på att en stor del av kylfartygen sysselsatts i andra trader. Frakterna på dessa trader har varit goda och resultaten fullt jämförbara med dem som erhållits för kyllaster.

Under april månad har en del bananexporterande länder i Centralamerika infört en exportavgift på US\$ 1.- per låda. Andra länder i detta område väntas följa efter. En avsevärd minskning av utskeppade kvantiteter av de stora bananföretagen som United Brands och Castle & Cook har redan företagits. Man räknar med reduktioner på 15-20%. Andra laster inom torrlastsektorn har absorberat det friställda tonnage.

Någon avmattning inom de områden som f.n. sysselsätter vårt kyltonnage har ännu icke märkts och den goda fraktmarknaden väntas bestå långt in i juni månad.

Tank (28/5-74)

Under den senaste tiden har marknaden väsentligt förbättrats. Större delen av det prompta tonnage som legat överksam i Persiska Viken har fraktats till förbättrade frakter. VLCC-tonnage har erhållit WS 75/85 mot tidigare WS 50, och tonnage i storleken 100 000 ton har nu fått WS 120 mot tidigare WS 65/70. Anledningen till detta torde vara stora köp av royalty-olja till lägre priser och förhållandevis liten tillgång på tonnage under andra hälften av maj. Man torde därför kunna förvänta sig en stigande fraktmarknad i och med att oljebolagen i sommar måste börja fylla på lagren inför vintersäsongen.

På grund av att marknaden i Persiska Viken märkbart förbättrats har även flera order för periodbefraktningar noterats. En ore/oil carrier på 87 000 ton fraktades för 9/12 månaders T/C för fart på Nordsjön med leverans juni/juli detta år till \$ 4.75, vilket motsvarar WS 150.

Torrlast (29/5-74)

Under april låg marknaden efter den kraftiga uppgången i mars åter på februari månads i och för sig tillfredsställande nivå. Alla tecken tydde på en påfallande motståndskraft för de närmaste månaderna. I början av maj steg också frakterna

Koncern-kort

- Saléns har köpt m/s "Killara" om 12 990 tdw, som i samband med sexdagarskriget 1967 blev instängd i Suezkanalen. Fartyget ägdes då av Transatlantic och befann sig på sin jungfruresa men övertogs sedermera av Sveriges Ångfartygs Assuransförening.
- Vid Aseas senaste bolagsstämma invaldes Christer Salén i bolagets styrelse.
- Genom samarbete med A/L Agent-Ringen, Oslo, är Götaverken Byggalluminium, Skandinavien största tillverkare av metallfasader till byggnadsindustrin, nu även representerat på hela den norska marknaden.
- M/T "Virginia Lily" om 81 689 tdw, levererades av Sanko till Saléns den 25 april. Fartyget är det första av fyra, som Saléns chartrat på 10 år från Sanko.
- 17 ton olja rann den 8 maj ut i Rivöfjorden från "Renare Hav" vid Hjärtolmen i Göteborg. Oljan kunde snabbt tas om hand.
- Vid Götaverken Arendal namngavs den 7 juni m/t "Sydhav" för Rederi Per Lodding, Oslo, av redarens dotter, fröken Lene Lodding. Fartyget var det första i varvets serie av 140 000-tonnare.

igen och även om spannmål Gulf/ARA ännu inte fraktats till februari månads toppnotering på dollars 22.- så tyder marknaden på att prompt tonnage i slutet maj/början juni kan komma mycket nära denna notering och en så pass stor kvantitet som 44 000 tons har fraktats till dollars 18.-. En mängd helgdagar har emellertid gjort att marknaden inte riktigt prövats.

Den höga fraktnivån gäller alla storlekar och påtaglig svårighet att erhålla stämmer särskilt på malmlaster visar att produktionen ligger på toppnivå. I Pacific har emellertid marknaden inte visat samma styrka som på atlantsidan särskilt beroende på japanernas återhållsamhet.

Någon anledning till pessimism för den närmaste framtiden finns inte utan ser vi framåt med tillförsikt. Själva marknadens höga nivå gör dock att man måste iakttaga varje tendens till förändring neråt med största noggrannhet.

*

Trotjänare vid Sölvesborgs varv

Bland många trotjänare vid Sölvesborgs varv är verkmästare John Klint den som varit med allra längst. Den 16 mars var det jämt 50 år sedan han första gången började vid varvet och han är fortfarande i full verksamhet.

Den första tiden arbetade jag hos mallmakaren och hjälpte honom i hans arbete, berättar Johan Klint. Lönen var 25 öre i timmen, vilket blev cirka 12 kronor i veckan. Tio av dessa betalade han hemma, 75 öre gick till fackföreningen och resterande 1.25 lade han undan tills han efter ett och ett halvt år kunde köpa sig en begagnad cykel.

Den första tiden Johan Klint arbetade vid varvet fick han gå till arbetet från Sölve, som ligger åtta kilometer från arbetsplatsen. Under första året fick han ingen semester. Andra året blev det dock tre dagars ledighet som togs ut vid midsommar. När Johan Klint började på Sölvesborgs varv fanns där 25 arbetare. Under 30-talets kärva tider kunde det hända att 50 man kom dit varje gång varvet fick in en ny båt.



Johan Klint - 50 år i samma företag.

Någon arbetsförmedling var det inte tal om. Den som skulle välja ut arbetskraften ställde sig på en tunna och pekade ut de som önskades bland de arbetssökande.

Mest arbetare hade varvet efter kriget när fartygen som skulle repareras låg i kö på Sölvesborgs redd. Då uppgick arbetsstyrkan till 500 man. Idag arbetar Johan Klint som verkmästare på reparationsavdelningen, och kommer att vara kvar där tills han den första november i år pensioneras.

*

Nedräkningen av Saléns första 350.000-tonnare har börjat

Den första av våra sju 350 000-tonnare har börjat ta form vid Kockums i Malmö och i slutet av november sker leveransen av detta vårt hittills största fartyg. Därefter följer med tre månaders mellanrum ytterligare tre fartyg i samma serie till Saléns under 1975 och efter ett uppehåll två fartyg under 1976 och slutligen den sjunde och sista 350 000-tonnaren 1977.

Fartygen blir 363 meter långa och 60 meter breda. Som jämförelse kan nämnas att de skulle kunna ge plats på däck för sex fartyg av samma typ som "Tor Finlandia", Tor Lines senaste leverans, eller fyra SNOW-fartyg.

Fartygens inredning blir väsentligt förbättrad i jämförelse med 255 000-tonnarna; hytterna blir större och ingen kommer att sakna egen dusch, tvättställ och toalett. Stor omsorg kommer att läggas på hytternas inredning. Bland fritidsutrymmena märks dagrum för befäl och manskap, bar i anslutning till veranda och swimmingpool, bastu, bordtennisrum, gymnastikrum, hobbyrum med hyvelbänk etc, biograftrum med fasta biostolar (för bl a kassett-TV), ett litet biblioteksrum och ett särskilt kafferum med automat vilket kommer att vara öppet dygnet runt.

För att förhindra explosioner i lasttankarna installeras i samtliga fartyg i serien inertgasanläggning, ett system som innebär att syrefattig gas fylls i lasttankarna när de är tomma, vilket ej ger förutsättning för explosion. Gasen erhålles genom att avgaserna från fartygets pannor "tvättas" och införes i lasttankarna. Vidare har navigationssystemet vidareutvecklats likasom lasthanteringstekniken.

En nyhet för fartygen, som förvisso



Bilden visar en sektion av akterstaven med roderhorn och rodermalja.

kommer att väcka diskussion, är färgsättningen av skrov och däckshus. Skroven blir bruna, målade med tjärepoxy, och däckshusen krämgula och alltså ej som tidigare grå resp. vita. Skorstenarna blir som tidigare blå med Saléns vita märke.

Kockums flitiga fotografer har försett oss med en del bilder från kölsträckningen av "Nybygge 546" och från efterföljande skeden, av vilka vi här återger en.

Saléngist fick fullträff i Port Elisabeth

Detta är en sann berättelse ur livet om sjömansyrkets faror – iland! Det hände ombord i ett av SNOW-fartygen. Hon lastade i Port Elisabeth. En afton gick några från fartyget iland – man förtärde en måltid, som nästan hade samma standard

som kockens ombord. Men det är alltid uppgiggande med omväxling – och några flaskor med "Nederburger Selected" gör ingen måltid sämre. Stärkta och stimulerade av måltiden och vinet fortsatte aftonen med ringsidebiljetter på en cirkus där rytande lejon gjorde konster i manegen. Domptörens väninna var skönt klädd, eller snarare oklädd, och tilldrog sig "Snömännens" uppmärksamhet. Plötsligt lyfte den största lejonhanen bakbenet och en kraftig stråle duschade maskinchefens magnifika tropikkostym och träffade "Gnisten" mitt mellan ögonen, som kraftigt fuktades.

Kvällen fortsatte normalt, men den som påpinkades hade besvär med att peja in brudar för resten av aftonen. När fartyget angjorde Cape Town några dygn senare, satt vi ombord och språkade om landlivets mödor. "Gnisten" hade fått

ökad respekt för lejons olika vapen eftersom han var tvungen att uppsöka en ögonläkare i denna hamn. Inga framtida skador blir följderna – men en varning är befogad för de som eventuellt går på cirkus och tittar alltför intensivt på lejon-domptörens väninnor!

Den skadade vill inte ha namnet publicerat, han skulle lätt kunna få ett nickname som exempelvis "Lejon-Kalle". Men sanningshalten är bestyrkt och händelsen inträffade under april månad 1974.

Roland Svensson



SALÉN-NYTT

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