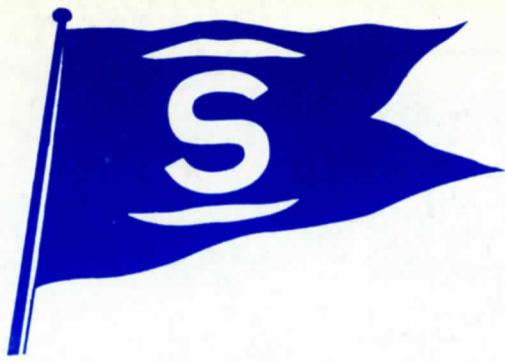




SALÉN NYTT

Nr 4 juli 1974 - Årg. 7

Saléns bygger kontorshus i city

Ett avtal om förvärv av mark har träffats mellan Stockholms Kommun genom AB Strada, Salénrederierna AB och AB Pripps Bryggerier. Avtalet innebär att Pripps lämnar mark till kommunen inom kvarteret Riddarsporren — Hamburgerbryggeriet vid Norrtullsgatan —, mark inom kvarteren Ludvigsberg och Kofoten — Münchens Bryggeri vid Söder Mälarstrand —, samt mark på Reimersholme och att Salén erhåller mark inom kvarteret Oxen Större — den avröjda marken mellan Regeringsgatan och Norrlandsgatan norr om NK.

Kvarteret Oxen Större är den sista "stora gropan" i city. Kvarteret har en markareal på ca 10.000 kvm. Inom kvarteret skall Saléns uppföra nytt huvudkontor för den del av verksamheten som nu är förlagd till Styrmansgatan och Riddargatan. Den nya kontorsfastigheten beräknas vara klar för inflyttning under 1978. Fram till dess blir rederiet kvar på Styrmansgatan resp. Riddargatan. För att lätta på trångboddheten fram till flyttningsdags, om ca tre år, kommer Saléns att från januari 1975 få tillgång även till Styrmansgatan 8, som nu håller på att iordningställas. Denna preliminära lösning ger ytterligare ca 125 arbetsplatser.

Saléns betalar enligt överenskommelse 39 mkr för kvarteret Oxen Större och Stockholms Kommun 49 mkr för Prippsfastigheterna.

Uppgårelsen, som skall behandlas vid kommunfullmäktiges ordinarie sammanträde i oktober, innebär att Salénrederierna tillträder kvarteret Oxen Större i november samtidigt som Stockholms Kommun tillträder de aktuella Prippsfastigheterna.

Hamburgerbryggeriet i kvarteret Riddarsporren är numera nedlagt. Det har sedan en tid funnits planer på att använda

detta mycket centralt belägna kvarter till bostadsbebyggelse. Området har en yta av drygt 24.000 kvm.

Münchens Bryggeri vid Söder Mälarstrand är också nedlagt. Detta område har en sammanlagd markareal av närmare 38.000 kvm.

Marken på Reimersholme är obebyggd och har en sammanlagd areal av drygt 6.000 kvm. För Reimersholme pågår arbete med upprättande av ny stadsplan. En betydande utökning av bostadsbebyggelsen förutsättes.

I kvarteret Oxen Större mynnar den östra grenen av biltunneln från Tegelbacken. Saléns åtar sig genom avtalet att bygga stommen för den del av biltunneln som ligger inom kvarteret Oxen Större. Biltunneln kan sedan kommunen gjort si-

Forts. nästa sida

Ur innehållet:

På sidorna 3, 4 och 5 redogör Göta-verkens VD Hans I. Laurin för det gångna året och på sidorna 6 och 7 visas Götaverkenkoncernens nya organisation.

Sidorna 8 och 9 ägnas åt Salén & Wicandergruppens nya organisation samt kommentarer kring dess starkt expanderande verksamhet.

Sid 10 och 11 informerar om kassett-TV i fartygen, en nyhet som torde utgöra inledningen till en helt ny epok vad gäller kommunikationerna mellan land och de ombordanställda.

Sid 13, 14 och 15 ägnas slutligen åt utbildningsfrågor och sista sidan åt en pristävling om namn på Tor Lines nya passagerarfartyg.

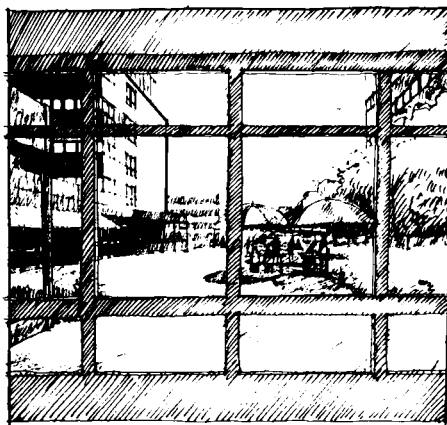


Här, där den sista "stora gropan" i Stockholms centrum nu ligger, skall Saléns kontorshus byggas.

Forts. från sidan 1: Saléns bygger ...

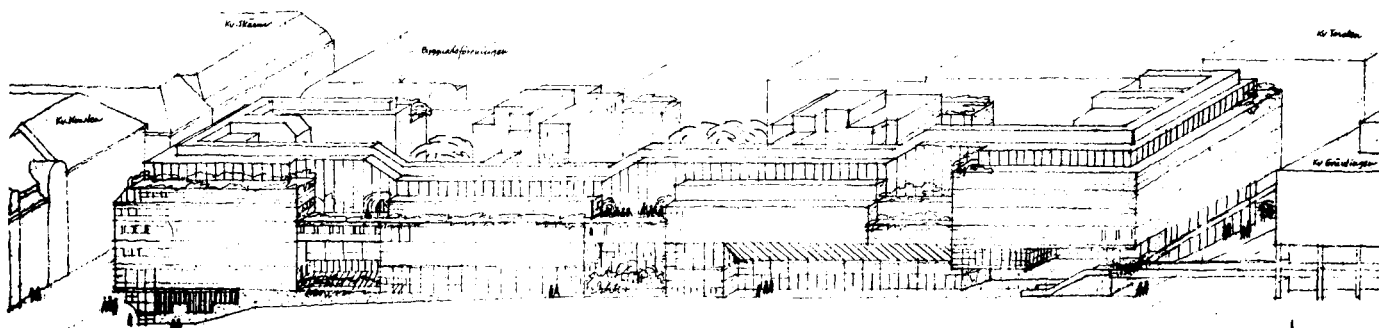
na inredningsarbeten öppnas för trafik under år 1978.

Genom markaffären får kommunen sammanlagt cirka 68.000 kvm mark avsedd huvudsakligen för bostadsbebyggelse. Den av kommunen förvärvade marken kommer att ge ett tillskott av cirka 1.000 centralt belägna bostadslägenheter. Dessa kan användas för att friställa äldre lägenheter i innerstaden. Därmed möjliggörs en ökad omfattning av bostadsförnyelsen.



Så här kan en av de tre gårdarna komma att se ut.

Ett av de alternativ till kontorshus som studeras visar detta fasadperspektiv mot Jakobsbergsgatan.



Till alla dem inom och utom Salén-koncernen som visat deltagande i vår ousägliga sorg vid min älskade Makes och vår käre Fars bortgång, för alla vackra blommor vid hans bår och för allt stöd och all omtanke, som kommit oss till del, ber vi att få framföra vårt varma och innerliga tack.

Ebba-Lisa Lindbäck

Sten Erik Anders

Saléns årsredovisning

Salénrederiernas årsberättelse på svenska för 1973 föreligger nu i tryck. Den kan rekvideras från Informationsavdelningen, där Ingrid Akselsson svarar för distributionen.

En engelsk upplaga av årsberättelsen är även under framställning och beräknas vara klar under första delen av augusti.

Andra Sanko-båten levererad

Det andra av fyra tankfartyg, som Salénrederierna chartrat på 10 år från Sanko, levererades den 26 juni i Aioi, Japan. Fartyget, med nybyggnadsnummer 2387, har namnet "Western Energy" och är på 94.969 ton dödvikt. Sin första resa gör "Western Energy" till Persiska viken, där hon lastar i mitten av juli för kontinenthamn.

Saléns i två nya oljeprojekt

Ett svenskt-filippinskt konsortium för oljeletning i farvattnen utanför Filippinerna håller på att bildas. I den svenska delen av konsortiet ingår Salénrederierna, Svenska Tändsticks AB och KemaNord.

Den filippinska gruppen leds av Seafont Petroleum Exploration, ett bolag som har koncessionsrättigheter på ön Palawans kontinentalsockel. Den svenska gruppen har i samband med förhandlingarna erbjudits att förvärva 20% av aktierna i Seafont.

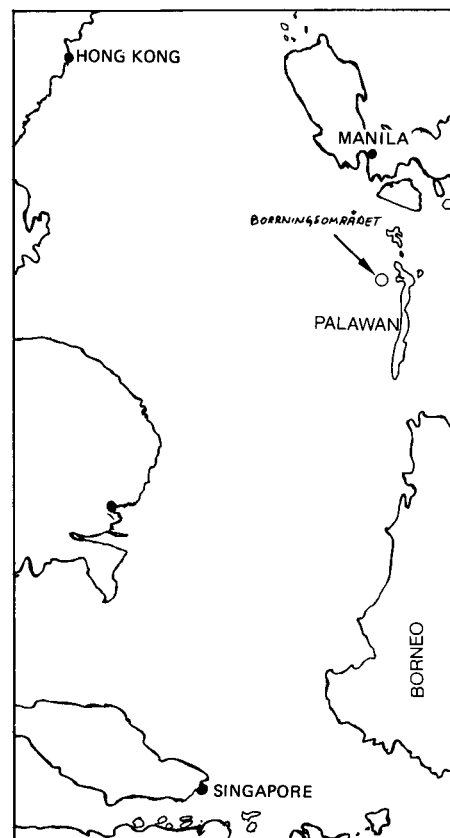
Oljeletningarna inleds med seismiska och geofysiska undersökningar i år. Kostnaderna för dessa beräknas till totalt cirka \$200.000. Efter analys av resultatet av undersökningarna kommer beslut att fattas om nästa steg i projektet. Skulle de seismiska undersökningarna ge ett tillräckligt gott resultat kommer konsortiet att borra minst två hål inom koncessionsområdet.

Avgörande för de svenska intressenternas engagemang i företaget är att de svenska valutamyndigheterna ger sitt tillstånd.

Hopen

Sommaren 1973 deltog Saléns i den s.k. Gelsenberggruppens borringar efter olja på ön Hopen i södra delen av spetsbergsområdet.

Borringarna resulterade ej i så säkra indikationer på fynd att man inom gruppen



Undersökningarna skall koncentreras till ett 10.000 kvm stort område på kontinentalsockeln väster om ön Palawan.

Forts. sidan 12

Hans I. Laurin:

Götaverkenkoncernen 1973



Valutaförluster

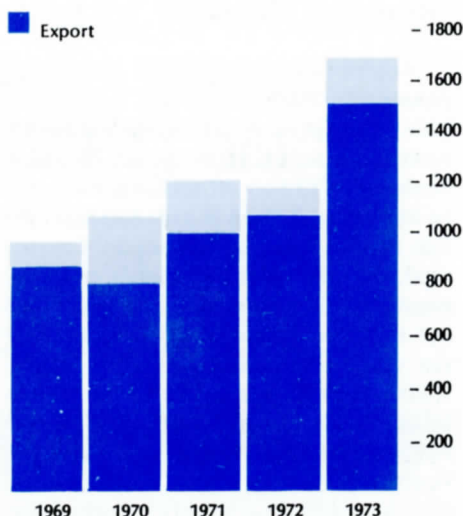
I början av 1973 devalverades dollarn och mot sommaren sjönk kursen till en mycket låg nivå. Den steg sedan stadigt under hösten utan att nå upp till utgångsläget. Bokföringsmässigt har vi därför fått in färre svenska kronor per dollar än vad vi räknade med då kontrakten skrevs. I verkligheten betalas vanligen fartygen under en lång period före och framför allt efter leveransen. Dessutom har vi inte alltid växlat våra dollarinkomster när betalningarna har skett. Allt detta gör att vi inte på länge än kommer att veta vad det verkliga slutresultatet blir för 1973 vad gäller fartygsleveranser som betalas med dollar. Vi har emellertid fått minskade inkomster med 48 miljoner kronor jämfört med den kurs vi räknat med i försäljningsögonblicket. Detta drabbar oss i huvudsak genom de fartyg med dollarkontrakt som byggts på Arendal.

Dessutom har kursen på schweizerfranc och D-mark stigit. Vi har lån i båda valutorna, som skall betalas längre fram. Det har gjort att vi fått sätta av pengar för att täcka 1973 års andel av den förlust som kan uppstå längre fram om de högre kurserna står kvar vid betalningstillfället. Även i detta fall är det alltså fråga om förluster som inte definitivt konstaterats ännu. Resultatet av förlusterna på schweizerfranc och D-mark uppgår till 34 miljoner kronor. Det kan låta som om vi konstruerat fram 1973 års förlust. Det vore dock att skapa felaktigt intryck. Varje år måste bära sin andel av de förluster som varvsbranschens internationella karaktär innebär. Att man beräkningsvägen måste fördela ut det över olika år är en följd av att vi arbetar med så långa tidsperspektiv. Det är inte många andra branscher där beställningstid och långa krediter medför att en enda leverans inverkar på resultaten under ett dussintal år.

Götaverken Arendal

Förlusten om 129,6 miljoner kronor är mycket stor. I den ingår 64,1 miljoner kronor som andel i valutaförlusterna. Arendal har ju haft den negativa förmånen av en lång orderstock från de dåliga åren före 1970. Fem av de sju leveranserna har skett till priser som inget varv kunnat leva på.

Vi kommer dock inte ifrån att 1973 var ett mycket dåligt år från produktivtets- och kostnadssynpunkt. Vi gjorde den sk Arendalsutredningen i höstas, som fick mycket publicitet både inom och utom företaget, varför det inte finns någon anledning att här försöka summera utredningsresultatet.



LEVERERADE FARTYG
1969-1973 (1000 ton d.w.)

När detta läses har det sista fartyget ur den "gamla" orderboken levererats. Arendal går under 1974 över till att bygga de nya tankfartygen om 140.000 ton. Ansträngningarna att ändra och förbättra hela Arendalsvarvets sätt att fungera har koncentrerats mot denna typ. Det är ännu för tidigt att göra en utvärdering, men det börjar kännas som om våra förhoppningar skulle slå in och våra ansträngningar bära frukt. Arendal får då en rejäl chans att under lugna och stabila förhållanden vända den negativa utvecklingen. På samma sätt som de negativa faktorerna i fjol förstörde varandra, tror jag att vi kan börja hoppas på den motsatta utvecklingen, där framgångarna på olika områden hjälper varandra. Men vi är ännu långt från målet. Några större störningar får inte inträffa. Speciellt känsligt är materialflödet, där den nuvarande högkonjunkturen ger oss många bekymmer. Tidigast fram emot slutet av 1974 kan det vara dags att försöka

sammanfatta vad ändrade konstruktions- och byggmetoder, annorlunda organisation, mer detaljerad planering etc har betytt. Troligen först senare kan vi överblicka vad som hänt med produktivtetsutvecklingen i övrigt, alltså de områden som huvudsakligen var föremål för Arendalsutredningen.

Öresundsvarvet

Öresundsvarvet fortsätter sina framgångar. Enhetens resultat, en vinst på 56,0 miljoner kronor är utomordentligt gott. Om man gör tankeexperimentet att bryta ut det ur koncernresultatet skulle Öresundsvarvet väl hävda sig med de flesta av våra stora industriföretag vad gäller lönsamhet på totalt arbetande kapital och andra liknande mått. Ändå har 1973 års resultat belastats med en valutapåverkan om 16,2 miljoner kronor.

Nästan hela Öresundsvarvets produktion har bestått av kontrakt som tecknats under det goda konjunkturåret 1970. Samtidigt har produktionskostnaderna fortsatt att utvecklas mycket bra och den stabilitet och stadga som råder på Öresundsvarvet har medverkat till att hålla kostnadsutvecklingen under god kontroll.

Öresundsvarvet går nu in i ett skede med större investeringar för första gången sedan 1969. På litet längre sikt kräver produktionssteknikens utveckling en ändring av Öresundsvarvets produktionsapparat. Det är viktigt att organisationen visar samma styrka i ett klimat av förändringar som i stabilitet.

Götaverken Reparation

1973 blev året när de stora förändringarna påbörjades. Eriksbergs reparationsrörelse – inklusive Lindholmen – övertogs den 1 oktober. Samtidigt påbörjades den stora investeringen på det gamla varvsområdet, dit vi under 1975 skall överföra verksamheten från de områden och dockor vi nu disponerar inom Eriksbergs hank och stör. Lindholmens torrdocka får vi emellertid hyra för en längre period.

Det är oundvikligt att dessa stora investeringar påverkar den löpande verksamheten. Samtidigt har efter många års väntan på att något skulle hända betydande ändringar i organisation och arbetsmetoder blivit nödvändiga. Götaverken Reparation visar en mycket liten vinst för 1973 om 3,4 miljoner kronor. Denna vinst är givetvis inte tillfredsställande. Det finns dock anledning att hoppas på en förbättring när investeringar och omorganisation är genomförda. Under året har Reparation haft en hygglig marknad, där konkurren-

Forts. nästa sida

sen inte varit lika hård som i en lågkonjunktur. Det vill nu till att vi får ut den förväntade effekten av förbättringarna för att nå den omättnad på verksamheten och de goda resultat vi räknar med.

Inte minst viktigt är det att vi även på reparationsområdet lyckas använda moderna metoder för att sälja och marknadsföra oss på ett aktivt sätt. I de tankegångarna ligger idéer om att erbjuda rederierna mer långtgående tjänster, t ex serviceavtal, än vad som varit vanligt hittills i branschen.

En intressant utveckling är också bildandet av EGG (Electrolux Götaverken Global Shipperservices) som kan ge oss ett hjälpmedel att erbjuda våra tjänster långt utanför Sverige.

Under 1974 har Finnboda Varf och Sölvesborgs Varv inordnats i Götaverken-koncernen. Vi är inte färdiga med den organisatoriska samordningen ännu. Men tiden är nu mogen att ta vara på koncernfördelarna även på reparationsområdet, på samma sätt som resultatenheten Götaverken Fartyg säljer och projekterar fartyg för samtliga nybyggnadsvarv.

Götaverken Motor

Den sista Götaverken-motorn har nyligen levererats och vi är nu inne på det nya programmet med motorer byggda på licens från Burmeister & Wain. Som alla större omställningar har även denna bjudit på initialsvårigheter. Kvar står emellertid att vi har fått en mer lättillverkad motortyp, som också väntas vara mer attraktiv för våra kunder.

Götaverken Motor har också varit föremål för en ordentlig omorganisation. Vi

är nu framme vid ett stadium där investeringar i en modernisering av vår motorfabrik kan medföra en effektivare produktion. Utredningar visar att vår stora och redan nu effektiva motorfabrik väsentligt kan förbättras.

Den starka höjningen av oljepriserna måste rimligen innebära en förskjutning av konkurrensläget till dieselmotorns favör gentemot ångturbinen och andra typer av framdrivningsmaskiner. Det är inte omöjligt att redare kan vilja ha dieselmotorer i mycket stora fartyg i framtiden.

Resultatet för Götaverken Motor har blivit ungefär som beräknat och slutar på 10,3 milj. kr.

Götaverken Ångteknik

Ångtekniks huvudprodukt är sodahuspannor för cellulosaindustrin. Den förväntade utbyggnaden av cellulosaindustrin kom igång senare än beräknat. Det medförde att 1973 blev ett mellanår med sämre beläggning än vad vi hade kapacitet för och mycket lägre fakturering än vi räknat med. Det påverkade naturligtvis resultatet negativt, och resulterade i en förlust med 3,9 miljoner kronor. När väl konjunkturen vände för massa och papper har beställningarna kommit i desto större omfattning. Ångtekniks orderstock är nu inte långt ifrån en halv miljard kronor. De investeringar som nu mognar fram i Göteborg kommer väl till pass och vi kommer även att skaffa produktionsmöjligheter på annat håll. Det finns all anledning att vänta att Götaverken Ångteknik skall utvecklas mycket positivt.

Götaverken Byggaluminium

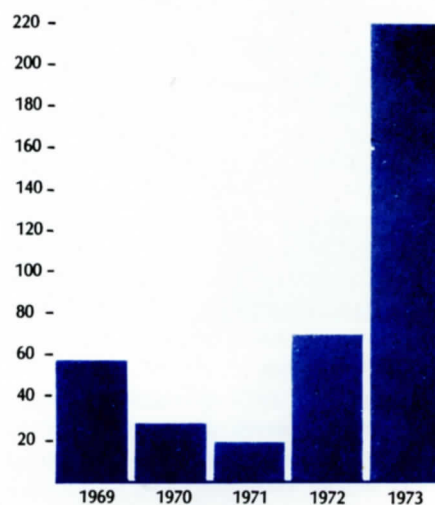
Byggaluminiums resultat för 1973 blev i stort sett ± 0 . Under året inlemmades KW-Fasader — med fabriker i Virserum och Robertsfors i Byggaluminium, vilket gav en del extrakostnader. 1973 var ju också ett ganska svagt år för byggnadsindustrin medan 1974 utvecklar sig mycket fördelaktigt. Vi räknar därför med en ökning av omsättning och antalet anställda och ett gott resultat 1974.

Bruce

Bruces Mekaniska Verkstad i Landskrona har under 1973 och hittills under 1974 i allt högre grad knutits närmare Öresundsvarvet. Under 1973 har företaget gått i stort sett ± 0 .

Koncernbidraget från Saléns

Det har i annan ordning lämnats information om den uppgörelse som träffats mellan staten och Salén, enligt vilken Statsföretag fr o m detta år går in som delägare i Götaverken med 9,5 procent. Uppgörelsen baserar sig på det avtal som träffades 1971 i samband med rekonstruktionen och där staten erhöll en option (dvs en senare valmöjlighet) att bli delägare.

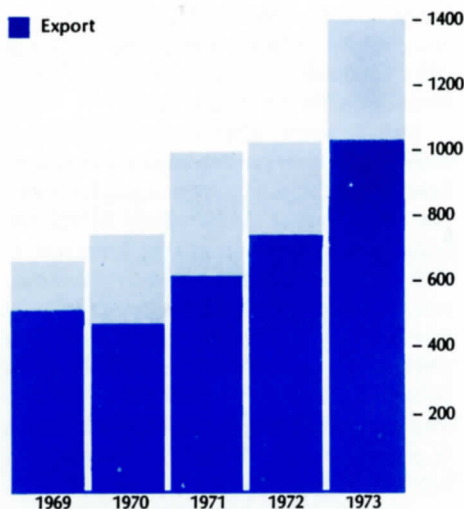


INVESTERINGAR
1969-1973 (Mkr)

Vid rekonstruktionen tillsköt Salén 150 miljoner kronor i aktiekapital och vi har nu från vårt moderföretag erhållit ytterligare ett belopp om 136 miljoner kronor i form av koncernbidrag. Ett koncernbidrag går in som en inkomst i dotterbolagets redovisning och vi har använt detta belopp för att täcka förlusten på 59 miljoner kronor. Vidare har vi kunnat konsolidera Götaverkens ställning:

- Vi har bl a gjort avsättningar med 10 miljoner kronor för framtida pensioner, vilket egentligen borde skett tidigare.
- För att stimulera till investeringar har staten de senaste åren tillåtit företagen s k investeringsavdrag, dvs frihet från statlig skatt på en del av investeringsbeloppet. Detta har vi använt för att öka vårt eget kapital i form av ett beskattat värderegleringskonto om 45 miljoner kronor.
- För att utnyttja investeringsavdraget har vi emellertid varit tvungna att betala kommunalskatt med 10 miljoner kronor mer än vi annars behövt göra.

Den statliga sidan skall lämna ett motsvarande bidrag som Salén för sin andel av aktiekapitalet. Det görs i form av lättnader i betalningen av räntor i framtiden på våra statliga lån med 14 miljoner kronor. På det sättet tillförs Götaverken totalt 150 miljoner kronor av sina ägare. Rekonstruktionsfasen bör därmed vara tillända och vi måste nu stå på egna ben.



ÅRSOMSÄTTNING
1969-1973 (Mkr)

Ljus framtid –
men kostnadsbilden oklar

Vi har fulla orderböcker inte bara för 1974 utan långt in i 1977 för nybyggnadsvarven, motorfabriken och Ångteknik. Reparationsverksamheten lever ju på betydligt kortare sikt, men även där har vi några ovanligt långa avtal. Kostnadsutvecklingen är dock en osäker faktor för framtiden. Skulle löne- och prisutvecklingen under 1975-1976 nå upp i samma tal som hittills under 1974 kommer inte de kalkyler att hålla som försäljningen baserat sig på. Även om vi sedan hösten 1972 haft en hygglig fartygsmarknad och några månader mot slutet av 1973 t o m en mycket god marknad har det inte varit möjligt eller lämpligt att lägga upp försäljningen med glidskaleklausuler förrän den sista delen av orderboken.

Det finns anledning att räkna med att världskonjunkturen redan är inne i en avmattningsfas. Även om det skulle medföra mindre efterfrågan på våra produkter känns detta inte oroande

med tanke på våra långa orderböcker. Det är snarare viktigt för oss att det blir en avkylning av inflationen så att varken våldsamma prisstegringar eller en akut arbetskraftbrist blir ett hot mot vårt produktionsprogram de närmaste åren.

Vårt ekonomiska rapporteringssystem har 1973 visat sig kunna ge en god bild av utvecklingen. Koncernen går nu med en betydligt större stabilitet än tidigare. Om vi inte haft fortsatt osäkerhet kring valutakurserna hade det funnits möjligheter till en säker prognos för 1974 års resultat.

Dagens och framtidens osäkra valutakurser gör att det inte känns helt rätt att lämna något resultat för 1974 i siffror. Allt pekar emellertid på att vi för första gången på många år bör kunna få ett rejält överskott som inte beror på bidrag utifrån.

Hans I. Laurin

Anställda i Götaverkenkoncernen

	30/12 1972	30/12 1973	1/4 1974
Kollektivanställda	7 314	7 988	8 950
Tjänstemän	2 544	2 888	3 281
Totalt	9 858	10 876	12 231



Götaverken tar årligen emot ett stort antal gäster från hela världen. Nyligen kom en bulgarisk regeringsdelegation på besök tillsammans med representanter för bl a svenska regeringen. Därvid togs bilden ovan, som fr v visar försvarsminister Sven Andersson, justitieminister Svetla Dackalova, Sigurdur Ingvaldsson, chef för Götaverken Arendal, Stanko Todorov, Bulgariens premiärminister och ministern för kemisk industri Hristo Panayotov.

Stämning och motstämning

Ombudet för 3.000 kvarvarande aktieägare i AB Götaverken har till Göteborgs tingsrätt inlämnat stämningsansökan mot Saléns, vari de kräver att skiljenämndens dom hävs och att inlösenbeloppet på minoritetsaktierna fastställs till 60 kronor. I mars i år fastställde skiljenämnden lösenbeloppet till 25 kronor.

Som en följd därav har även Saléns överklagat skiljenämndens dom och kräver att aktiernas inlösenpris sätts till 10 kronor.

Golfbana på Malma

Malma Gård – Salénrederiernas Personalstiftelses fritidsgård på Värmdön har varit flitigt utnyttjad under den gångna delen av sommaren. Och ännu mer frekventerad lär väl den trivsamma anläggningen bli, sedan dess senaste tillskott, en minigolfbana av yppersta kvalite (filtbeläggning), nu tagits i bruk.

Den 8 juni var en friluftsfest och motionsdag anordnad därute, när sommaren stod i fagreste blom. Tyvärr regnade det, men trots det kom ca 200 personer, anställda och deras anhöriga och vänner, för att motionera, roa sig på olika sätt och koppla av i en skön miljö. Ballonguppstigning – Per-Olow show – var också planerad, men den sprack på grund av en dagen innan punkterad ballong. Segling med optimistjollar i Storsjön och med de större Monark 606 och Maxi 77 vid Malmafladen blev det också, men först sedan båtarna blivit högtidligen döpta. Namnen hade den alltid fyndige Bosse Sundblad hittat på: Salotta, Saletta, Saluna och Salina.

Veckan före midsommar var ett seglarläger anordnat på Malma i KSSS:s regi. Ett 20-tal ungdomar och några föräldrar deltog och alla lärde sig grunderna i seglingens svåra konst under fem soliga dagar. Det hela avslutades med midsommarfirande och årets jätteplask, när seglingseleverna med gemensamma krafter lyckades vräka Lennart "Speedy" Andersson med finkostymen på i Storsjöns ljumma vatten.

Forts. sid. 9

Götaverkenkoncernens nya organisation

AB Götaverken, som är moderbolag i Götaverkenkoncernen, ägs av Salénrederierna (90,5 procent av aktiekapitalet) och Statsföretag (9,5 procent), är ett av Sveriges största företag och en av världens ledande varvskoncerner. Årsomsättningen är cirka 2,5 miljarder kronor och antalet anställda drygt 13.000.

Sedan rekonstruktionen och Salénövertagandet 1971 har Götaverken genomgått kraftiga organisatoriska förändringar som syftat till att fördela koncernens olika verksamheter på självständiga och handlingskraftiga enheter, sammanhållna och understödda av en gemensam koncernledning och vissa gemensamma koncernfunktioner. Organisationsarbetet har successivt lett till en helt ny koncernstruktur.

Götaverken har under senare år dessutom expanderat kraftigt och sedan årsskiftet ingår nu även de båda återstående Salénvarven – Finnboda och Sölvesborg i Götaverken.

För att internt skapa förståelse för organisationen och för att utomstående skall få en klar bild av Götaverken har koncernens resultatenheter nu namnmässigt samordnats. Från den 1 juli har en del av de gamla namnen förändrats och de nio enheterna har nu följande namn:

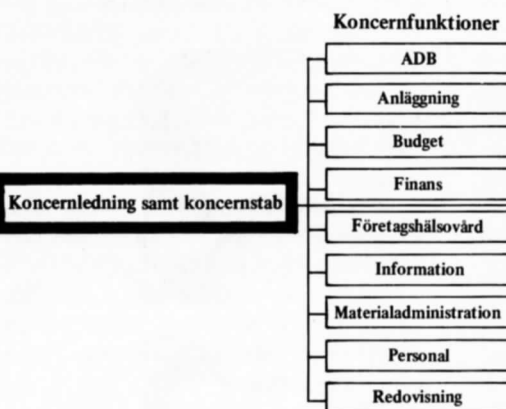
Götaverken Fartyg
Götaverken Arendal
Götaverken Öresundsväret AB
Götaverken Finnboda AB
Götaverken Sölvesborg AB
Götaverken Reparation
Götaverken Motor
Götaverken Ångteknik AB
Götaverken Byggaluminium AB

Götaverken är ett välkänt namn med mycket gott anseende över hela världen. Öresundsväret, Finnboda och Sölvesborg är däremot kända endast i Skandinavien och hos ett fåtal andra redare som byggt där. Med den ständigt ökade internationaliseringen av koncernens verksamhet, har man därför beslutat förstärka enheternas namn med prefixet "Götaverken" i stället för att internationellt arbeta in de olika varvsanläggningarnas namn.

Som ett led i Götaverkens strävan att ge koncernen en enhetlig och lätt identifierbar profil kommer de olika företagsymbolerna att försvinna för att kanske så småningom ersättas av en gemensam symbol för hela Götaverkenkoncernen. Det betyder att vi inte mer får se moderbolagets ånghammare, Öresundsvärets segelfartyg och Finnbodas propeller i tryck.

Exit GV m fl.

Hittills har det varit vanligt att man både inom och utanför koncernen använt



förkortningar för de olika enheterna. Man har t ex skrivit GV för Götaverken, GVA för Arendalsväret, och GVM för Motorverkstäderna. Nu har man inom Götaverken bestämt sig för att arbeta bort dessa förkortningar och i stället försöka finna bra kortformer för internt bruk som t ex Arendal, Motor och Finnboda. Förkortningen GV skall överhuvudtaget inte användas.

Låt oss inom Saléngruppen hjälpas åt att se till att de nya namnen på företagsenheterna används och att bokstavs-förkortningarna försvinner.

Götaverkens koncernledning

Götaverkens koncernledning består av verkställande direktören Hans I. Laurin, vice verkställande direktören Bengt Tengroth, ekonomidirektören Torsten Söderström och resultatenhetscheferna Göran Bergkvist, Sigurdur Ingvason, Hans G. Forsberg, Erland Wessberg och Thorsten Andersson.

Götaverkens styrelse

Götaverken har följande styrelse:

Sture Ödner ordf., Per Carlsson v. ordf., Peder Bonde, Inge Carlsson arbetstagarrepr., Gunnar Dahlsten, Per Fritzson arbetstagarrepr., Christer Salén, Sven H. Salén, Nore Sundberg, Bengt Tengroth, Alf Åkerman och Hans I. Laurin VD.

Suppleanter för arbetstagarernas representanter är Karl-Eric Börjesson och Sten Östlund.



Bengt Tengroth, vice VD



Torsten Söderström, ekonomidirektör



Götaverken Fartyg

i Göteborg. Utvecklar och marknadsför hela Götaverkenkoncernens nybyggnadsprogram. Under senaste 18-månadersperioden har inte mindre än 50 fartyg sålts till en total ordersumma av ca 7.000 milj. svenska kronor. Antal anställda: 55. Chef: Göran Bergkvist.



Götaverken Arendal

i Göteborg. Konstruerar och tillverkar fartyg. Varvet har kapacitet för fartyg upp till 230.000 ton dödvikt. Varvet har i order ett 30-tal likartade tankfartyg i 140.000–154.000-tonsklassen. Antal anställda: 4.000. Chef: Sigurdur Ingvason.



Götaverken Öresundsvarvet

i Landskrona. Konstruerar och tillverkar fartyg. Varvet har kapacitet för fartyg på upp till 130.000 ton. För närvarande finns i order 9 seriebyggda OBO-fartyg om 124.000 ton samt 6 bulkfartyg om 121.000 ton. Varvet utför också reparationer och ombyggnader. Antal anställda: 3.000. Chef: Hans G. Forsberg.



Götaverken Motor

i Göteborg. Licenstillverkar Burmeister & Wain-dieselmotorer, huvudsakligen för koncernens fartygsnybyggen. Götaverken Motor har för närvarande den största orderstocken i världen på B & W:s nya K90-motor. Götaverken Motor utför service på levererade fartygsmotorer samt tillverkar och säljer reservdelar till dessa. Antal anställda: 850. Chef: Erland Wessberg.

Götaverken Ångteknik

i Göteborg. Säljer, tillverkar och installerar återvinningsanläggningar för cellulosaindustrin samt ångpannor av olika slag. Service- och ombyggnadsarbeten samt tunga montageprojekt ligger även inom ramen för Ångtekniks verksamhet. Huvuddelen av produktionen sker i Göteborg. En mindre del av tillverkningen är förlagd till en nyförvärvad verkstad i Gävle. Antal anställda: 600. Chef: Erland Wessberg.



Götaverken Reparation

i Göteborg. Utför reparation, underhåll och ombyggnad av fartyg. Reparationsvarvet kommer 1976 efter omfattande upprustning och förnyelse att vara norra Europas modernaste och största reparationsvarv med kapacitet att docka 200.000-tonnare. Antal anställda: 2.200. Chef: Thorsten Andersson.



Götaverken Finnboda

i Stockholm. Bedriver både reparations- och nybyggnadsverksamhet. Nybyggnadsverksamheten är inriktad på mindre specialtonnage. Antal anställda: 600. Chef: Lennart Lindau.

Götaverken Sölvesborg

i Sölvesborg. Bedriver reparations- och nybyggnadsverksamhet. Omfattande modernisering har genomförts de senaste åren. Antal anställda: 350. Chef: Lennart Lindau.



Götaverken Byggaluminium

i Göteborg. Marknadsför och producerar fasadelement och entréer främst till byggnadsindustrin. Tillverkningen förlagd till Vetlanda, Virserum och Robertsfors. Antal anställda: 100. Chef: Percy Hallgren.

1973 lyckosamt år för Salén & Wicandergruppen

Salén & Wicandergruppens omsättning och resultatutveckling under senare år framgår av fig. 1. 1973 års omsättning, 174 mkr, innebär en 35-procentig ökning i förhållande till 1972. Nettoresultatet efter avskrivningar inklusive planenliga sådana för flygplanflottan utgjorde 15,3 mkr (varav ca 2 mkr redovisats hos Salénia), en ca 40-procentig förbättring från 1972. Resultatet har då burit ca 2,3 mkr i tekniskt utvecklingsarbete såväl i moderbolaget Salén & Wicander som i Salén Interdevelop och i Salén Vattenvård.



Göran Axell, VD i Salén & Wicander

I moderbolaget svarar Gunclean-systemen för ca 50% av nettointäkterna, agenturerna för ca 17% och Toyota-importen för resten. Det totala Toyota-engagemangent inklusive Wiklunds gav efter internvinstkorrigeringen ca 3,0 mkr efter kalkylkapitalkostnad på basis av en importvolym av 4,425 bilar, en volymökning med 45% från föregående år.

Cargolux ökade omsättningen till 15 milj. dollar motsvarande en 50-procentig produktionsökning till 146 milj. tonkm. Givetvis orsakade oljekrisen en del svårigheter speciellt som första DC-8-an just introducerades i krisens början.

Utvecklingen inom gruppen tycks gå vidare i samma riktning. Trots alla problem för tillverkare av fartygsutrustning med hänsyn till framtida leveranser tecknade till fasta priser före inflationsaccelerationen, alla problem för de japanska bilproducenterna, bränslets ökade procentuella andel av operativa kostnaden för flygplanen (från 25 till 50%) m m ligger vi före budget på alla kanter. Enbart Guncleans orderingång i mitten på maj var 19 mkr mot 10 mkr vid motsvarande tidpunkt förra året, och antalet sålda bilar översteg per den 31 maj fjolåret med 1.015 enheter. Även om mycket optimistiska prognoser synes kunna bli infriade kan förhållandena snabbt förändras, det är vi medvetna om, engagerade som vi är i många konjunkturkänsliga aktiviteter.

Styrelsen i Salén & Wicander bestämde i samband med årets bolagsstämma in- stiftande av en personalstiftelse för S&W-gruppen och ett belopp av upp till en mkr kunde disponeras för ändamålet efter samma principer som tillämpats på Salénrederierna.

Likaledes accepterade styrelsen en av VD Göran Axell föreslagen omorganis- ation av S&W-gruppens verkställande led- ning. Redan tidigare har ur moderbolaget utbrutits bilimporten genom bildande av

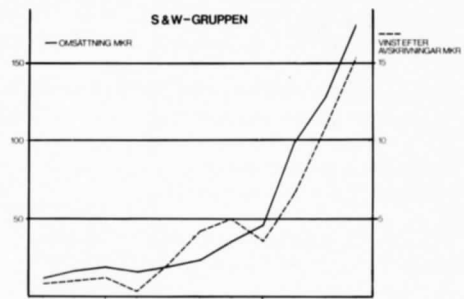
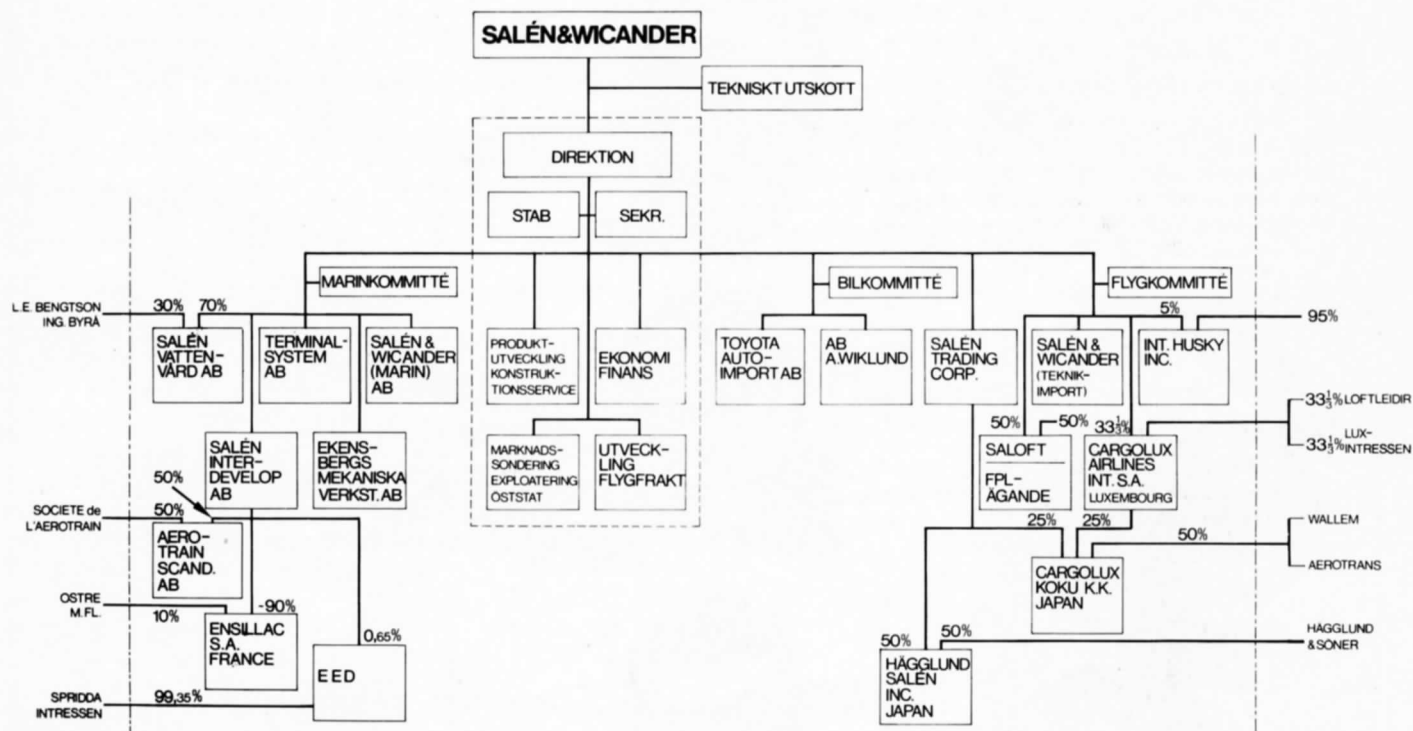


Fig. 1

Toyota Autoimport AB under Peter Wies- landers ledning, som fr o m den 1 januari 1974 också separat redovisar resultatet av denna aktivitet.

Vid bolagsstämman godkändes bildan- det av Salén & Wicander Marin AB under Bengt Karmerts ledning i vilket bolag de egna produktsystemen Gunclean och Sal-



wico bildar stommen. Flertalet agenturer samlas samtidigt i Salén & Wicander Teknikimport AB under Göran Bergs ledning. Detta bolag får sin tyngdpunkt i flygteknik och därigenom också ett engagemang i den tekniska delen av den flygoperativa utvecklingen.

Salén & Wicander får genom omorganisationen i huvudsak karaktären av ett förvaltningsbolag för hela gruppen med ekonomi- och finansavdelning under vice verkställande direktören J. Broman samt avdelningar för produktutveckling, projektadministration och konstruktionservice under Börje Stenström, flygfraktutvecklingen under Sten Grotenfelt och marknadssondering under V. Åhgren.

Den nya organisationen framgår av fig. 2. Som tidigare meddelats ingår Ekenbergs Mekaniska Verkstad f o m årsskiftet i S&W-gruppen. Till de nya aktiviteterna i Terminalsystem AB och Ensillac S.A. får vi återkomma till i ett senare Salén-Nytt.

*

Forts från sid. 5, Malma...



Fyra av optimistjollarna med unga modiga män vid roden.

Motion Ombord

Hittills har två motionsledarkurser genomförts i rederiets regi. Dessa har genomgått av totalt 24 personer, vilka sedan varit verksamma ute i fartygen. Under tiden 26/8–30/8 1974 kommer en ny kurs att genomföras. Den förläggs som tidigare i Norrtälje.

Målet för kursen är att utbilda motionsledare, som efter avslutad utbildning skall kunna organisera och leda motionsverksamheten ombord. Avsikten är därför att deltagarna efter genomgången kurs bör:

- känna till de grundläggande medicinska aspekterna på konditionsträning och motionsidrott samt de sjukdomar och skaderisker som kan förekomma i detta sammanhang.
- kunna praktiskt genomföra och bedöma konditionstest med hjälp av ergometercykel samt förstå vikten av en kontinuerligt upplagd fysisk träning.
- kunna lägga upp övningar och själv leda motionsgymnastik.
- känna till reglerna för badminton, boccia, bordtennis, fotboll, friidrott och volleyboll samt kunna lägga upp övningar med hänsyn till de möjligheter som står till buds ombord och vid hamnbesök.
- känna till de regler för poängberäkning av motionsidrottsprestationer som tillämpas inom den nordiska sjöfolksidrotten.

Kursen kommer i stort att följa "MOTION OMBORD", en pärm, som tagits fram av Sjöpersonalavdelningens utbildningssektion.

Efter utbildning på handhavandet av ergometercykeln anordnas prov och utfärdas särskilt testledarcertifikat. I fartygen finns i allmänhet ergometercyklar av märket Tunturi. Under kursen anordnas också sim- och livräddningsövningar.

Kursdeltagarna kommer att bo på Stads- hotellet i Norrtälje och undervisningen förläggs till lektionssal på hotellet samt till stadens badhus och idrottsplats. Ledare blir Göthe Ellemar från Handelsflottans Välfärdsråd. Dessutom deltar professor Arne Ljungkvist och gymnastikdirektör Anders Lundin som gästföreläsare.

Kursen är öppen för var och en av våra rederianställda som vill göra en insats för motion ute i fartygen. Vid uttagningen är tidigare dokumenterad "håg och fallenhet" ett plus men inget absolut krav.

Alltså! Om Du är intresserad av att vara med bör Du snarast möjligt fylla i och returnera bifogade anmälningsblankett. Den bör helst vara oss tillhanda senast den 12/8 1974. Besked om uttagning utsändes senast den 15/8 1974.

Välkommen med Din ansökan!

Salénrederierna, Sjöpersonalavdelningen Box 140 18, 104 40 Stockholm

Härmed får jag anmäla mig som intresserad att delta i utbildningen av motionsledare i Norrtälje den 26/8–30/8 1974.

Jag kommer troligen att vara hemma på semester och vederlagsledighet den tiden.

Namn: Född:

Bostadsadress: Tel. m. riktnr:

Postadress:

Nuvarande befattning:

Nuvarande/Senaste fartyg:

Tidigare erfarenhet som motionsledare eller aktiv idrottsutövare är en merit men inget absolut krav. Skriv här nedan om Du tidigare sysslat med motions/idrottsverksamhet som ledare eller aktiv, vilken förening Du ev. varit medlem i, vilka grenar Du ägnat Dig åt, överhuvudtaget allt som Du bedömer kan vara av värde i en kommande verksamhet som motionsledare ombord.

.....

.....

.....

.....

.....

Tummen upp för kassett-TV till sjöss!

Den 11 juni installerades den första kassett-TV-utrustningen i Salénflottan. Det skedde i "Snow Crystal" liggande i Rotterdams hamn. Samtidigt visades för första gången i den svenska handelsflottan ett videoband producerat genom Valfärdsrådets försorg, ett timslångt program i färg med färskt nyheter och sporthändelser. En förväntansfull och helnöjd besättning kunde konstatera att premiären fungerade klanderfritt och att det var nästan lika lätt att manövrera anläggningen som att sköta en vanlig bandspelare.

Färg-TV i alla Salén-fartyg

En rad andra Salén-fartyg står nu i tur för leveranser samtidigt som Valfärdsrådet lovat påskynda utbyggnaden av programservicen. Kompletta utrustningar inklusive två 26 tums färgmottagare har beställts hos Philips för samtliga våra fartyg. Under vecka 27 sänds den första omgången från rederiets inköpsavdelning i Göteborg i samband med ordinarie provianttransporter till följande fartyg:

Argonaut
Sea Soldier och
Atlantide

och inom nästa tvåveckorsperiod kommer turen till

Sea Serpent
Atitlan
Snow Flower
Sea Sovereign och
Sea Swan

Under den därpå följande månaden står ytterligare 20 av våra fartyg på leveranslistan. Det innebär alltså att Saléns samtliga fartyg kan vara utrustade under augusti och september, såvida inga oförutsedda svårigheter dyker upp. En reservation måste tyvärr göras: leveranserna till likströmsfartygen kan bli fördröjda en del på grund av brist på lämpliga omformare.

För inte så värt länge sedan fick Saléns samtliga fartyg två svartvita TV-mottagare vardera. Dessa kommer nu att tas iland vid lägliga tillfällen och ersättas med de nya färgmottagarna.

Philips fördelaktigast

Valet av utrustning har varit en knepig historia, som Redareföreningens TV-kommitté haft att ta ställning till. Efter ingående undersökningar bestämde man sig enhälligt för Philips VCR-typ, sedan valet i sista omgången hade stått mellan Sony och Philips.

Den totala kostnaden för varje installation beräknas bli cirka 18.000 kronor, vari ingår ett treårigt serviceavtal och transportkostnader vid service. Till detta kommer kostnader för TV-apparater.

I Saléns fartyg kommer en TV-mottagare att placeras i befälets dagrum och en i manskapets. Var kassettbandspelaren



Anläggningen provkörs. Fr. v. elektrotekniker R. Nilsen, Ronnie Winzell, som är ansvarig på Saléns inköpsavdelning för all TV-utrustning, och Olle Schönning från tekniska avdelningen.

skall stå, får avgöras från fall till fall. Det blir i hög grad beroende av tillgängliga lokaliteter samt av vem ombord som blir direkt ansvarig för utrustningens skötsel och bandens förvaring.

I 350.000-tonnarna placeras bandspelaren och en färgmottagare i biolokalen och den andra mottagaren i baren.

Servicepool i Göteborg

Kassettspelarna är känsliga prylar. Det har beräknats (läs Leif Johansson på tekniska avd) att varje enhet kan komma att kräva service ett par gånger om året. Ofta kan service erhållas i den hamn som anlöps, men ibland måste en trasig apparat bytas ut. Till den ändan kommer en servicepool med ett 30-tal kompletta VCR-maskiner att finnas i reserv hos Philips i Göteborg. AB Sjöfarts TV, som är rederiernas serviceorgan, kommer att administrera denna verksamhet. Efter hand som erfarenheter vinnes är tanken att placera ut en del av dessa apparater i exempelvis Suezkanalen, Panamakanalen, Rotterdam och Kapstaden, där byte kan ske. Vid behov av service är det emellertid viktigt att Sjöfarts TV underrättas via rederiet. I annat fall kan det lätt uppstå trassel för dem som administrerar den gemensamma poolen.

30 timmar i månaden 1975

Programmen kommer att bandas från Sveriges Radio/TV:s ordinarie sändningar och väljas ut i samråd med Handelsflottans Valfärdsråd, som även skall svara för distributionen. Till en början kommer en kassett innehållande ett entimmes nyhets- och aktuelltprogram att distribueras till fartygen var fjortonde dag. Efter hand utökas verksamheten med siktet inställt på 30 programtimmar per månad i slutet av 1975. Ännu har inget klartecken givits från musiker- och teaterförbunden för program, i vilka deras medlemmar medverkar.

Ett sk masterband erhålles från SR, vilket kopieras i önskat antal exemplar på en kopieringsanstalt. Banden i sina kassetter transporteras sedan till respektive rederi, som vidarebefordrar dem till fartygen på snabbaste sätt.

Två typer av program

Två typer av programförsändelser från Valfärdsrådet kommer att finnas. Dels en som är märkt "Aktuellt" med nyhetsprogram etc och som skall återsändas till Valfärdsrådet snarast möjligt, så att kassetten kan användas till nyinspelningar. Dels en

Forts. nästa sida

annan typ av försändelser märkt "Video", ett programpaket med debatt, information och underhållning. "Video"-paketen skall handhas på samma sätt som Valfärdsrådets filmer, dvs de skall via vissa bytespooler cirkulera mellan fartygen.

Kostnaderna för den del av programverksamheten, som ombesörjs av Sveriges Radio/TV i samarbete med Valfärdsrådet, kommer att för budgetåret 1974/75 täckas av 1,7 milj. kronor, som regeringen beviljat ur Handelsflottans Valfärdsfond. All fast utrustning bekostas av redarna liksom portokostnaderna för kassetterna. Kostnaderna för inköp av kassetterna står Valfärdsrådet för – hittills har tusentalet beställts till ett pris av något över 150 kronor per st.

Fotbolls-VM

Till glädje för många har TV:s idrottsprogram släppts fria. Det innebär bl a att delar av VM i fotboll kommer att bandas och sändas till fartygen – hur mycket vet man inte på Valfärdsrådet. Allmänt sett torde programmen få en inriktning på nyheter, sport, debatt, dokumentär- och naturprogram och underhållning. De sk TRU-programmen kommer även att distribueras. Men, och det kan inte nog understrykas, mycket återstår att göra innan hela verksamheten med programproduktion och distribution är fullt intrimmad och alla de brister och kantigheter åtgärdats, vilka med nödvändighet måste vidlåda ett ännu oprövat äventyr som detta.



Det allra första sportprogrammet visas.

Vid sidan av de program som produceras vid SR finns möjligheter för såväl rederinäringen som fackförbunden att på egen bekostnad sända egna eller förvärvade program ombord. Denna möjlighet föreligger givetvis även för anhängare till de ombordanställda. Inget hinder föreligger heller för ett fartyg, som exempelvis ligger i svensk hamn, att direkt från de svenska TV-kanalerna "tappa" lämpliga program.

ABC om kassett-TV

De flesta av oss har säkert hört talas om kassett-TV, men få vet hur en sådan fungerar. Här följer därför en kort orientering i ämnet.

En komplett installation består av fyra basenheter: En vanlig TV-antenn för VHF och UHF, som redan finns på Saléns fartyg, en VCR-spelare, en VCR-kassett och så givetvis en TV-mottagare. Man ansluter antennen till spelaren, som i sin tur ansluts med mottagarens antenningång. Så enkelt är det alltså. Men när det gäller installationer i fartygen måste det till ytterligare en del detaljer och fasta kabelinstallationer, men det blir en sak för teknikerna att klara ut.

VCR, vilket står för Video Cassette Recording, eller TV-kassettsystemet, gör TV-bandspelning i färg och svart-vitt på samma sätt som vid vanlig ljudbandinspelning på kassett. Man kan spela in och radera ut och spela in på nytt. Man kan lägga i kassetten i spelaren och starta var som helst på bandet. Man kan byta till ny kassett utan föregående återspolning.

VCR har antagits som en standard för Europa, där de olika länderna har färg-TV-systemet PAL eller Secam. Därför passar alla VCR-kassetter till alla VCR-spelare, oberoende av märke, och dessa i sin tur till alla mottagare. Det man spelar in med en VCR-bandspelare kan alltså utan vidare spelas av med en VCR-spelare av annat märke.

Kassetterna väger ungefär ett halvt kilo och är 12 x 15 x 4 cm i storlek.

Speltiden är 30, 45 eller 60 minuter. En kassett kostar över 150 kronor – en dyr pryl, som det alltså gäller att hålla ordning på. Ni kan ju roa er med att räkna ut hur många av den varan som kommer att vara i cirkulation i handelsflottan i slutet av 1975. Inte så få.

Med VCR-spelaren kan man inte bara spela upp färdiga program, som kommer hemifrån, man kan även bevara och repetera minnesvärda program på "biblioteksband" och repetera dem praktiskt taget hur många gånger som helst. Man kan även spela in ett TV-program medan man ser ett annat. Det går även bra att spela in ett program genom tidsinställning, om man själv t ex skulle vara på vakt eller i land. Slutligen kan man spela in program med egen TV-kamera, men det blir väl en senare historia.

VCR-spelaren har många känsliga delar. En av de känsligaste är videohuvudet. Om det skadas, återstår bara att byta ut det. 500 kronor kostar kalaset. Så det gäller att man handskas varsamt med utrustningen. Någon måste bli ansvarig för den ombord och någon måste vara ansvarig för att banden inte kommer på drift och att de blir ordentligt returnerade. Vem denne någon blir, får lösas efter hand, men tänkbara kandidater torde vara fartygens telegrafister, som ur flera synpunkter är väl skickade att ta hand om även denna viktiga funktion.

Många kommer att ha synpunkter på TV-verksamheten till sjöss i framtiden. Det kommer att delas ut både ris och ros – kanske mest av det förra. De som redan nu har synpunkter att komma med, är välkomna med dessa till

Salénrederierna
TV-gruppen
Box 14018
104 40 STOCKHOLM

Men det går givetvis även bra att skriva till Valfärdsrådet, Fack, 102 50 Stockholm, eller till AB Sjöfarts TV, Box 53181, 400 14 Göteborg.



Forts. från sidan 2, Hopen ...

pen f.n. avser att fortsätta borrhningarna på Hopen. Det geofysiska materialet är emellertid av stort värde vid framtida verksamhet i dessa farvatten. Gelsenberg-gruppen kommer därför även i fortsättningen att hållas samman om fortsatt oljeletning skulle aktualiseras i området.

"Jack-Up" beställs i Singapore

I anslutning till investeringen beträffande oljeletning vid Filippinerna har styrelsen för Salénrederierna AB fattat beslut om att beställa en oljeborrhingsplattform av typ Jack-Up. Ett optionsavtal har träffats om en sådan plattform med Bethlehem Singapore Private Ltd., Singapore,

och slutförhandling äger rum i mitten av juli. Leverans beräknas ske i november–december 1976. Beställningen avser själva skrovet, medan borrhutrustningen skall levereras av Mid Continent Supply Co., Texas.

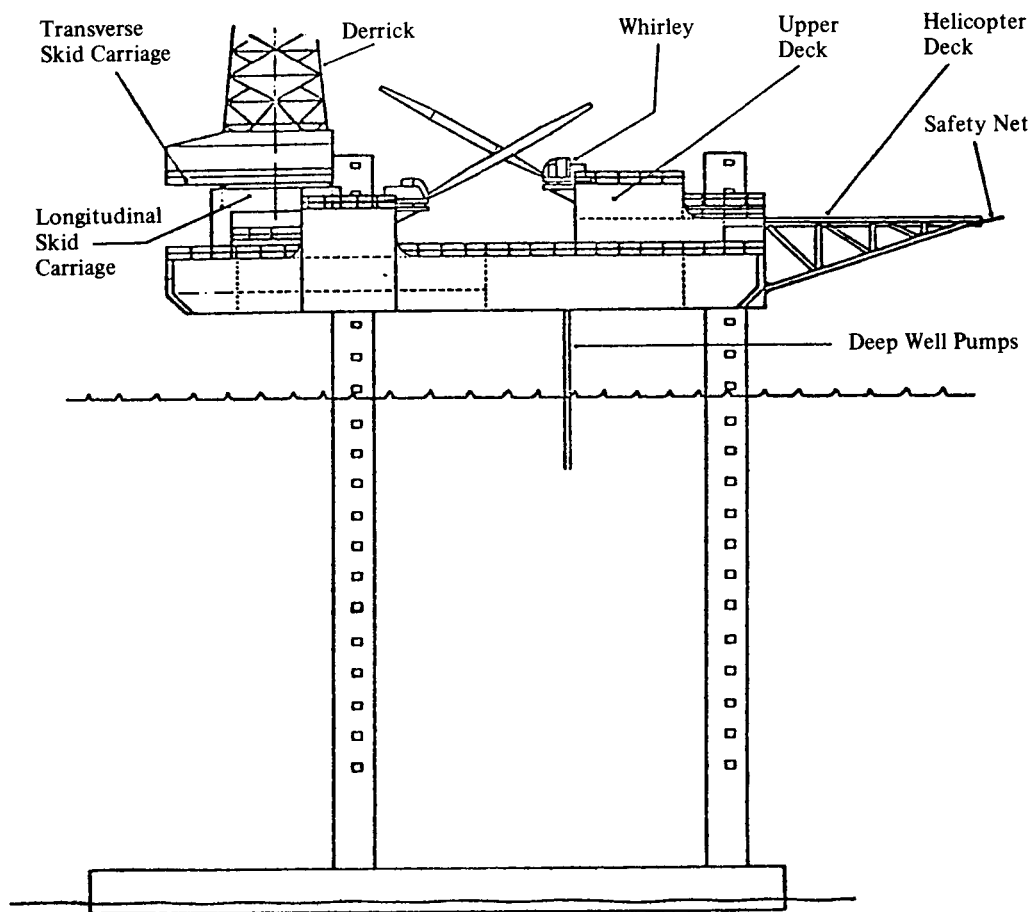
Såsom medpart i nämnda plattform kommer Wallem-Ringdahl Offshore Ltd., Hong Kong, att ingå med 40% av kontraktsbeloppet. Saléns kommer att ansvara för plattformens bemanning och operation i egen regi. Plattformen kommer att sys-selsättas på den fria marknaden i Fjärran Östern.

Två huvudtyper

Mobila borrhplattformar användes i huvudsak för att leta upp olja, som finns under havsbotten på kontinentalsockeln. De kan delas upp i två huvudtyper, nämligen de som står på botten och borrar och de som flyter och borrar.

Jack-ups, som vilar på botten vid borrhning, är den näst äldsta typen av mobila havsgående riggar. De består av ett skrov med borrhutrustning som under borrhning vilar på tre eller flera ben. De äldsta jack-ups var helt enkelt borrhorn monterade på en pråm, som sedan fixerades med på-lar mot havsbotten, varefter pråmen his-sades upp.

De moderna typerna av jack-ups kan ha eget framdrivningsmaskineri i skrovet. Den jack-up, som Saléns avser att beställa, är av Bethlehem Steel Corporation's konstruktion. Plattformen består av bottenpontonen (the mat), som är U-formad och vilar på botten vid borrhning. Denna matta förhindrar att benen glider isär och fördelar trycket från benen då plattformen är upphissad. Runt bottenpontonen finns även en sarg, som skär in i botten och förhindrar glidning i sidled.



Sidovy av plattformen

Plattformen eller skrovet, med dimensionen 50,6 x 33 x 4,8, förutom helikopterplattformen, är en rektangulär ponton, som innehåller borrhutrustning, maskineri, bostäder, förråd och alla tankar såsom färskvatten, dieselolja, borrhvatten, borrhslam, cement etc. Plattformen består av tre däck. Det undre däck innehåller maskineri, huvuddäcket besättningsutrymmen och rörförråd och det övre däck helikopterplattform och ytterligare besättningsutrymmen.

Plattformen står vid borrhning på tre stycken cylindriska ben fastsatta i bottenpontonen. Benen har en diameter på 3,60 m och manövreras hydrauliskt.

Borrhbordet är upphängt i skrovet och rörligt i sidled och långskeppsled ca 4,5 m. Detta gör att man kan borra flera hål utan att flytta plattformen.

Maximala vattendjupet för borrhning är ca 75 m och då är plattformen 7,6 m ovanför vattenytan.

Borrhplattformen bogseras till borrområdet och då rätt position intagits, fylls vatten i bottenpontonen, som nedsänkes med hjälp av benen. Då pontonen fixerats på botten, höjes skrovet till lämplig höjd över vattenytan, varefter borrhningen kan starta.

Så här löser vi frågan tills myndigheterna bestämt sig

Charles Fletcher
avtackad

Under hösten 1973 genomfördes på försök en koncentrerad maskinteknikerutbildning vid sjöbefälsskolan i Stockholm. För att bli antagen till denna kurs fordrades enligt Skolöverstyrelsens bestämmelser genomgången gymnasieskola med lägst betyget 3 i svenska, engelska, matematik och fysik enligt kunskapsfordringarna för teknisk linje samt minst tre månaders sjöpraktik.

Från Redareföreningens sida har lagts ett förslag som skall leda fram till kompetens att tjänstgöra som vaktbefäl. Det omfattar en sammanlagd minimitid på 13 månader varav minst 8 skulle vara styrd maskinspraktik och minst 5 månaders styrd befälsassistentpraktik. Efter genomgången och godkänd praktik skulle vederbörande erhålla behörighet att tjänstgöra som lägsta vaktbefäl i den fartygstyp i vilken han fått sin utbildning. Därefter skulle ytterligare 12 månaders praktik tillkomma innan full behörighet kunde erhållas.

Den styrda praktiken skulle baseras på ett system med en arbetsbok för respektive praktikperiod. Befälsleven eller befälsassistenten är under denna tid mönstrad utöver ordinarie besättning. En särskild instruktör skulle enligt förslaget utses att leda utbildningen ombord enligt vissa förutsättningar. Bestämmelser om praktikens längd och innehåll har dock ännu ej utfärdats av Sjöfartsverket.

Under våren 1974 har koncentrerad styrmanutbildning bedrivits vid sjöbefälsskolorna i Stockholm och Kalmar samt koncentrerad maskinteknikerutbildning vid sjöbefälsskolan i Härnösand. De flesta av kursdeltagarna har haft betydligt mera förpraktik än de tre månader som var minimitiden för inträde.

Ett tiotal av Saléns anställda har genomgått denna utbildning och har relativt omfattande praktik bakom sig. I avvaktan på centrala bestämmelser för praktikens utformning har vi beslutat att deras inplacering ombord skall ske efter en individuell bedömning av tidigare praktik. Några kommer då under någon tid att få tjänstgöra i maskinspraktik medan de flesta mönstras som extra styrman eller tredjemaskinist utöver ordinarie besättning med gällande lön för denna befattning samt examenstillägg. Fartygsledningen får efter någon tid göra en bedömning av vederbörandes kvalifikationer och avgöra när inplacering i ordinarie befälsbefattning kan ske. Innan dess får vederbörande inte utföra självständig ansvarstjänst. För att underlätta denna bedömning kommer på försök de tidigare nämnda arbetsböckerna att användas som hjälpmedel.

Denna typ av inskolning i befälsbefattning är egentligen ingenting nytt. På maskinbefälssidan har sådan inskolning i olika sammanhang skett under flera år. Vi kommer inom Saléns också att tillämpa detta inskolningssystem i sådana fall då någon genomgått ordinarie styrmans- eller maskinteknikerutbildning men inte har tillräcklig praktik för att kunna mönstra som befäl eller då någon återvänder till yrket efter någon tids uppehåll.

Mot bakgrund av det stora personalbehovet i handelsflottan är det av väsentlig betydelse att alla vägar prövas att snabbt få fram kvalificerat befäl. Det är därför viktigt att berörda parter ombord på bästa sätt medverkar till att göra dessa nya befattningshavares inskolning så smidig och effektiv som möjligt.

I anslutning till Svedel Linjens årligen återkommande agentmöte i Paris den 6 juni avtackades Charles Fletcher, som lämnade den dagliga skötseln av linjen i slutet av 1973, av såväl redareintressenterna som linjens agenter. Svenska Ostafrika Linjen startades på Charles Fletchers initiativ år 1946 och har sedan år 1951 drivits i samarbete med det franska rederiet Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux under namnet Svedel Linjen.

Agenterna överlämnade som en avskedsgåva till Charles Fletcher ett vackert silverfat, på vilket linjens alla större agenter låtit inrista sina namn.

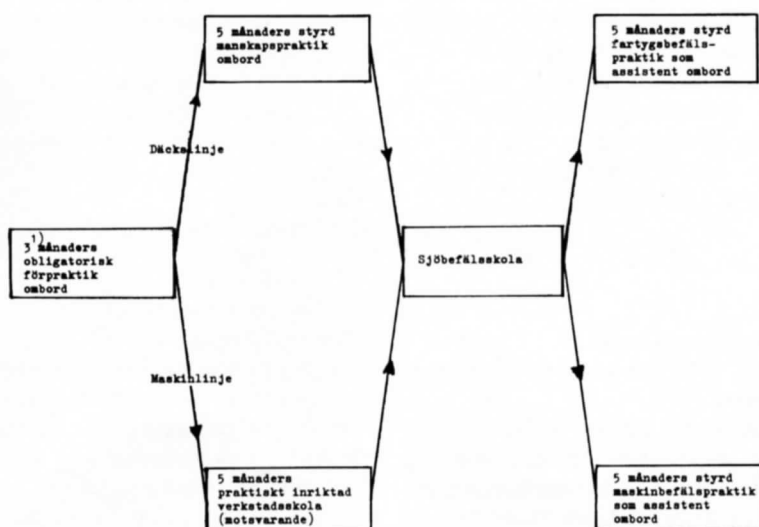


Bilden visar Madame Tristan Vieljeux, maka till ordföranden i Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux och Charles Fletcher.

Leif Feldt har efterträtt ekonomidirektör Hans Arfwedson, som gått i pension, såsom chef för ekonomiavdelningen vid Götaverken Finnboda AB.



Leif Feldt



1) För den som inte fullgjort den obligatoriska förpraktiken inom den avdelning som sedan väljs tillkommer 3 månaders maskinspraktik, som skall fullgöras innan den styrda befälspraktiken påbörjas.

Bilden saxad ur
Svensk Sjöfarts Tidning

Nytt om sjöpersonalutbildning

Höstens preliminära kursprogram är nu klart. Av tabellen framgår att programmet omfattar 32 kurser i 21 olika ämnen. Vidare har angivits kursort och det antal platser som står till förfogande för respektive kurs.

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

Givetvis måste vissa prioriteringar göras och i kursbeskrivningarna finns angivet vilka befattningshavare som i första hand bör få tillfälle att genomgå de olika kurserna.

Saléns informationsträff på Lovik kommer att äga rum 14/10–18/10, som vanligt med tiotalet deltagare från varje rederi.

Här följer en presentation av de olika kurserna.

Arbetsmiljö på fartyg för skyddsombud m fl

Målgrupp: Befäl, förhandsmän, skyddsombud i samtliga rederier.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge en god grundutbildning för praktiskt skyddsarbete ombord på fartyg. Den behandlar lagar och kungörelser om säkerheten på fartyg, tekniskt arbetarskydd, buller och andra fysikaliska miljöfaktorer, praktiskt skyddsarbete, organisation ombord, IMDG-koden, farligt gods, personlig skyddsutrustning, sanering vid olika spill m.m.

Kursarrangör: Sjöfartens Arbetarskyddsnämnd.

Brand- och arbetarskyddskurs

Målgrupp: I första hand förhandsmän, matroser och motormän.

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

Kursarrangör: Svenska Sjöfolksförbundet.

Brandskyddskurs, allmän

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

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge allmänna kunskaper om brand och brandsaker, kännedom om skyddsanordningar och gällande föreskrifter om brandskydd i fartyg samt praktisk erfarenhet av materiellens handhavande och brandbekämpning.

Kursarrangör: Sjöfartens Brandskyddskommitté.

Brandskyddskurs, tankfartyg

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

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

Kursarrangör: Sjöfartens Brandskyddskommitté.



Vid en brandskyddskurs på Berga tidigare i år togs denna bild av fr v Håkan Cannerstam, Leif Svanholm, Ulf Bengtsson och Bengt Karlsson.

Elektronik

Målgrupp: Fartygsbefäl med sjökaptens- eller styrmansexamen enligt äldre läroplan eller med annan likvärdig utbildning. Maskinbefäl med sjöingenjörs- eller maskinteknikerexamen enligt äldre kursplaner eller annan likvärdig utbildning.

Kursbeskrivning: Målet är att ge sådana kunskaper i elektronik att de motsvarar ämnesfordringarna i sjökaptens- respektive maskinteknikerexamen enligt 1968 års läroplaner. Kursen omfattar grundläggande lik- och växelströmlära, elektronik, systemteknik och mätteknik.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Stockholm.

Hantering av farligt gods

Målgrupp: Befäl och förhandsmän i torrlasterier.

Kursbeskrivning: Kursen är helt ny och avser att ge grundutbildning i hantering av farligt gods. Den omfattar bl.a. genomgång av gällande bestämmelser, kemiska och fysikaliska grundbegrepp, klassificering av farligt gods, lasthantering m.m.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Kalmar.

Författningskunskap

Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl med minst 5 års tjänst i svenska handelsfartyg. **Kursbeskrivning:** Kursdeltagarna skall efter slutförd kurs ha ökad kännedom om sammanhanget mellan olika lagar, författningar och avtal samt ha förbättrade insikter i olika juridiska spörsmål som berör tjänsten.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Stockholm.

Hälso- och sjukvård

Målgrupp: Fartygsbefäl i samtliga rederier.

Kursbeskrivning: Kursen avser att ge fortbildning för den personal som handhar hälso- och sjukvårdstjänsten ombord, ge information om nya rön på området samt personlig färdighet vid behandling av sjuka eller skadade personer.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Göteborg.

Kylanläggningar, STAL

Målgrupp: Maskinbefäl i kylrederiet.

Kursbeskrivning: Genomgång av modern lastkylanläggning omfattande bl.a. skruvkompressorns arbetsprincip och allmänna uppbyggnad, freonsystemet, brinesystemet, luftcirkulations- och kylvattensystemen samt reglering och automatik.

Kursarrangör: STAL, Norrköping.

Livsmedelshantering och transport av kyl- da varor

Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl i kylrederiet.

Kursbeskrivning: Kursen avser att ge allmänna kunskaper om hantering av kylda och frysta varor vid transport till sjöss, deras egenskaper och hur de påverkas under skilda förhållanden. Kursen belyser olika skeden i transportkedjan för frukt, fett- och mejeriprodukter, kött och fisk m.m. med tonvikt på lasthanteringen ombord.

Kursarrangör: Salénrederierna.

Meteorologikurs

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

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

Kursarrangör: Magnetic AB, Stockholm.

Personalledning

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

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

Kursarrangör: SAF ALI/RATI.

Avancerad Radarnavigering

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän, andrestyrmän.

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

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Göteborg.

Instrument- och reglerteknik för fartygsbefäl

Målgrupp: Fartygsbefäl med sjökaptens- eller styrmansexamen som genomgått kurs i elektronik eller bedöms ha likvärdiga kunskaper. Vidare fordras ett års effektiv tjänstgöringstid som befäl i fartyg med periodvis obemannat maskinrum (EO-fartyg).

Kursbeskrivning: Kursen syftar dels till att ge kunskaper motsvarande fordringarna i ämnet för sjökaptensexamen enligt 1968 års läroplan, dels ge förtrogenhet med mät- och reglerteknisk utrustning i EO-fartyg.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Malmö.

Reglerteknik för maskinbefäl, grundkurs

Målgrupp: Maskinbefäl med lägst maskinteknikerexamen enligt äldre läroplaner eller annan likvärdig utbildning kompletterad med genomgången kurs i elektronik.

Kursbeskrivning: Avser att ge kunskaper motsvarande ämnesfordringarna i sjöingenjörsexamen enligt 1968 års kursplan. Kursen behandlar allmän systemuppbyggnad, olika typer av styr- och reglersystem, grundläggande matematisk behandling av reglerkretsar, olika typer av mätgivare, mätomvandlare, regulatorer, styr- och manöverdon m.m.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Göteborg.

Reglerteknik för maskinbefäl, fortsättningskurs

Målgrupp: Maskinbefäl inkl el.tekniker med tjänstgöring i EO-fartyg. Vederbörandes kunskaper i reglerteknik bör motsvara kraven för sjöingenjörsexamen enligt 1968 års läroplan. Vidare fordras ca ett års effektiv tjänstgöringstid som befäl i EO-fartyg.

Kursbeskrivning: Målet är att göra kursdeltagarna väl förtrogna med den reglertekniska utrustningen i EO-fartyg. Under kursen genomgås reglersystems uppbyggnad och förekommande systems reglerteknik, reglering, felsökning, intrimning m.m.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Göteborg.

Simulatorträning, TNO

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän, andrestyrmän i turbintankfartyg.

Kursbeskrivning: Studier av stora tankfartygs manöverkaraktistika i samband med

kustangöring, farledsnavigering, ankring och hamnangöring med hjälp av simulator.

Kursarrangör: Instituut TNO voor wertuidkundige constructies, Delft.

Specialkurs B & W-maskineri

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

Kursbeskrivning: Genomgång av nya konstruktioner på 2-takts respektive 4-takts-maskinerier, överhaling, bedömning av cylindertillstånd, lagerkontroll, omkastningsmekanismen, överladdningssystemet, utströmningssystem, kedja, Woddwardregulator, automatikutrustning m.m.

Kursarrangör: Burmeister & Wain A/S, Köpenhamn.

Språk: engelska.

Tankfartygsoperativ kurs

Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl samt förhandsmän i tankfartyg.

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

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Malmö.

Turbinkurs, Svenska Maskinverken

Målgrupp: Maskinchefer, förstemaskinister, andremaskinister i turbintankfartyg.

Kursbeskrivning: Genomgång av marina ångpannors konstruktion och funktion. Luftförvärmare konstruktion och funktion. Erfarenheter och synpunkter på korrosion och tillsatsmedel etc. i samband med bränslen, förbränning och oljeeldning. Olika typer av oljebrännare; konstruktion och funktion. Automatik- och säkerhetsutrustning. Kvalitetskrav på pannvatten och matarvatten samt matarvattenbehandling.

Kursarrangör: Svenska Maskinverken, Öskärhamn.

Turbinkurs, STAL-LAVAL

Målgrupp: Maskinbefäl i turbintankfartyg.

Kursbeskrivning: Grundläggande kunskaper i turbinanläggningarnas uppbyggnad, funktion, drift, service och underhåll.

Kursarrangör: STAL-LAVAL, Finspång.

Anmälan till de olika kurserna bör vara Sjöpersonalavdelningens utbildningssektion tillhanda senast tre veckor i förväg. Sektionen ger även kompletterande upplysningar om de olika kurserna.

SALÉN-NYTT

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

Preliminärt program för Salénrederiernas kursverksamhet hösten 1974

Kursbeteckning	Kursort	Kurstid	Platser
Arbetskydd på fartyg för skyddsombud m.fl.	Hindås	— I)	5
Brand- och arbetskyddskurs	Viskadalen	08.09—14.09	5
Brand- och arbetskyddskurs	Viskadalen	20.10—26.10	5
Brandskyddskurs, allmän	Stockholm	19.08—22.08	15
Brandskyddskurs, allmän	Göteborg	28.10—31.10	3
Brandskyddskurs, tank	Stockholm	23.09—27.09	15
Elektronik	Stockholm	16.09—20.09	4
Farligt gods	Kalmar	07.10—11.10	2
Farligt gods	Kalmar	18.11—22.11	2
Författningskunskap	Stockholm	11.11—15.11	5
Hälsa- och sjukvård	Göteborg	14.10—18.10	5
Kylkurs; STAL	Norrköping	— I)	8
Livsmedelshandling och kylning	Göteborg	09.09—13.09	5
Meteorologi	Stockholm	02.09—06.09	5
Personalledning	Lidingö	02.12—06.12	10
Radarnavigering, avancerad	Göteborg	26.08—30.08	3
Radarnavigering, avancerad	Göteborg	09.09—13.09	3
Radarnavigering, avancerad	Göteborg	23.09—27.09	3
Radarnavigering, avancerad	Göteborg	07.10—11.10	3
Radarnavigering, avancerad	Göteborg	21.10—25.10	3
Radarnavigering, avancerad	Göteborg	04.11—08.11	3
Radarnavigering, avancerad	Göteborg	18.11—22.11	3
Radarnavigering, avancerad	Göteborg	02.12—06.12	3
Instrument- och reglerteknik för fartygsbefäl	Malmö	07.10—18.10	4
Reglerteknik för maskinbefäl, grundkurs	Göteborg	07.10—18.10	4
Reglerteknik för maskinbefäl, fortsättningskurs	Göteborg	11.11—15.11	4
Simulatorträning, TNO	Delft	28.10—01.11	2
Specialkurs B & W-maskineri	Köpenhamn	— I)	3
Tankoperativ vidareutbildning	Malmö	14.10—01.11	8
Tankoperativ vidareutbildning	Malmö	25.11—13.12	8
Turbinkurs, Svenska Maskinverken	Öskärhamn	14.10—18.10	5
Turbinkurs, STAL-LAVAL	Finspång	09.09—19.09	2

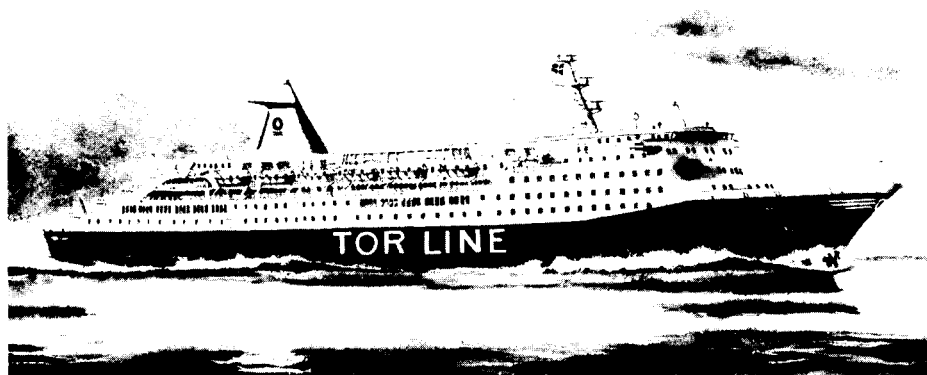
1) Kursen kommer att äga rum under hösten. Tidpunkten är dock ej fastställd.

GRATTIS!

Du som är eller har varit anställd i Saléngruppen och hittar på de bästa namnen på Tor Lines två nya passagerarfartyg är verkligen att gratulera!

Vinnaren i Tor Lines stora namnpristävling får nämligen som pris göra en 8-dagars resa till London t/r

tillsammans med en anhörig eller god vän. Resan får göras med ett av de båda nya fartygen och inkluderar uppehålle ombord, helpension på 1:a klass hotell i London och sightseeing. Men nattklubb och presenter hem får du stå för själv.



Inte nog med det. Om du inte vinner första pris och den stora äran att fartygen kommer att bära de namn just du kommer på, kanske ditt förslag ändå är så bra, att det kommer i andra eller tredje förslagsrummet och i båda fallen är priset en weekendkryssning med Tor Line till Amsterdam för två personer inklusive måltider.

Som ett extrapris får var och en av upphovsmännen till de tio bästa namnförslagen Tor Lines nya svenskspråkiga London-handbok.

Dessa passagerarfartyg, som är i storleksklass med Kungsholm, blir

de snabbaste som någonsin gått i Nordsjö-trafik. Det första skall sjösättas och döpas i oktober i år, med leverans i april 1975. Det andra fartyget kommer ett år senare. Det blir fest och festivitas kring dop och leverans av de nya fartygen och vid invigningen av de nya terminalerna i Felixstowe, Amsterdam och Göteborg.

Fartygens namn skall ha viss samhörighet med varandra, i likhet med t ex Tor Anglia och Tor Hollandia. De skall vara gångbara i Skandinavien och England såväl som på kontinenten och ha anknytning till den

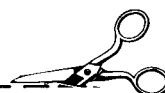
verksamhet det gäller. "Tor" behöver nödvändigtvis inte ingå i namnen.

Sätt fantasin igång — och gör det nu medan det är aktuellt!

Förslagen skall vara Tor Line tillhanda senast den 15 augusti. Framsidan av kuvertet skall vara märkt "Namnförslag". Förslag per telegram är också välkomna. Telegramadressen är Torline, Göteborg.

Resultatet av tävlingen kommer att publiceras i ett kommande nummer av Salén-Nytt.

Klipp till här!



Tor Line, Box 8895, 402 73 Göteborg

Jag föreslår, att Tor Lines nya passagerarfartyg skall heta:

..... och
eller och

Mitt namn och adress (var god texta):

.....
.....
.....

Anm.: Alternativa förslag kan bifogas på ett separat papper.