



SALÉN NYTT

Nr 5 - Okt. 1974 - Årg. 7

Fem Salénfartyg levereras närmaste halvåret



Salén har f.n. 14 fartyg i beställning, av vilka sju är tankfartyg och sju bulkfartyg. Därtill kommer två passagerarfartyg och en lastfärja, beställda av Tor Line. Till sammans får dessa 17 fartyg en dödvikt av 2,6 miljoner ton, vilket innebär, att Salénflottan i mitten av 1977, då det sista av de beställda fartygen levererats, passerat ett gott stycke ovanför 5-miljonerstrecket uttryckt i ton dödvikt. Utöver beställda fartyg tillkommer även m/s "Killara", som ligger instängd i Suezkanalen och beräknas kunna bogseras ut därifrån i februari – mars nästa år. M/S "Nordanvik", ett cementfartyg som ägs i partrederi med Cementa, ligger f.n. på Götaverken Finnboda för ombyggnad och förlängning. Leverans från varvet beräknas ske i april 1975.

Under det närmaste halvåret levereras, som framgår av tabellen på sidan 8, fem av de beställda fartygen med början första dagarna i november, då nybygge 178 vid AESA Shipyard i Sevilla levereras. Den 13–14 nov. följer sedan nybygge 1170 om 30.000 ton från Usuki i Japan. I början av oktober sjösattes den första 350.000-tonnaren på Kockums. Den 31 oktober sker namngivningen och cirka en månad senare levereras fartyget.

Den första passagerarfärjan levereras i maj nästa år. Namntävlingen är avgjord och namnet på i varje fall den första färjan kommer att avslöjas, då dopet förrättas den 10 oktober i Lübeck. Till själva namntävlingen återkommer vi i nästa nummer.

Forts sid 8

Rodret – vikt 158 ton – lyfts på plats i aktern på Nybygge 546. Bilden avslöjar tyvärr en del av nybyggets blivande namn, men lämnar ändå fältet öppet för gissningar i olika riktningar. Foto: Kockums

Aktier i Salénrederierna AB erbjuds anställda

Som de flesta av Salén-Nytts läsare säkert redan känner till, utgick i början av september ett erbjudande från Sven och Christer Salén till anställda i Salénkoncernen att köpa aktier i Salénrederierna AB. Alla fast anställda inom landet och alla rederianställda i fartygen fick erbjudandet. De utbudna aktierna utgör tillsammans 13% av hela aktiekapitalet i bolaget.

Inköp av aktierna kan, för den som så önskar, finansieras genom banklån som skall återbetalas inom 10 år. Låneräntan är f.n. 10¹/₄ procent.

I ett personligt brev till var och en av de anställda, framhåller bröderna Salén att det för Saléngruppens fortsatta ut-

veckling är riktigt, att ägandet så småningom sprids på allt fler händer. Sedan Götaverken genom det i våras träffade avtalet med Staten definitivt blivit en del av gruppen, har tiden ansetts mogen att börja vidga ägarkretsen. Som ett första steg ges därför alla fast anställda möjlighet att bli aktieägare i den egna koncernen. Inom ett par år beräknas aktierna komma att börsnoteras, eventuellt i samband med försäljning av ytterligare aktier till allmänheten. Härigenom underlättas köp och försäljning av aktier till ett etablerat marknadsvärde.

Skulle någon genom förbiseende ännu ej ha fått erbjudandet om aktieköp, ber vi vederbörande utan dröjsmål ta kontakt med sin personalavdelning.

Saléns 16:e i storlek

Saléngruppen behöll under 1973 ställningen från 1972 som det till storleken 16:e företaget i Sverige. Detta framgår av en sammanställning som tidningen Affärsvärlden gjort och ur vilken vi citerar följande:

1973	1972	Koncerner	Omsättning mkr 1973	ökn%
1	1	KF	11 110	11
2	2	Volvo	8 990	22
3	3	ICA	7 500	12
4	4	Johnsonkon-		
		cernen	5 970	6
5	5	SKF	5 860	18
6	6	Statsföretag	5 610	26
7	7	Saab-Scania	5 410	19
8	6	Asea	5 250	6
9	9	L M Ericsson	5 210	21
10	15	Skogsägarna,		
		SSR	4 200	41
11	19	Electrolux . .	4 180	68
12	10	Slakteriförb.		
		Scan	4 100	8
13	11	Lantmännen,		
		SLR	4 060	11
14	14	Gränges . . .	3 990	29
15	12	Cementgiut-		
		eriet	3 800	12
16	16	Saléns	3 610	25

Saléns söker sjöbefäl

Under detta tema annonserar Salénrederierna i dags- och fackpress under större delen av oktober månad. Kampanjen har väckt stor uppmärksamhet och riktar sig i första hand till sjöbefäl som nu har landanställning.

En orsak till kampanjen är att vi behöver flera medarbetare för att kunna bemanna alla de nybyggen som är beställda och kommer att levereras fram till 1977. Även om något fartyg kommer att säljas räcker nuvarande personalstyrka inte till för att täcka behovet.

En annan orsak är att de anställdas rätt till allt längre ledigheter enligt senaste avtalsuppgörelsen fordrar ett större antal anställda. Rederiets önskan är att så långt möjligt bereda ombordanställda tillfälle att få ut inestående ledighet vid varje avslösningstillfälle.

Annonskampanjen syftar således till att bereda ombordanställda och dem som kommer att anställas ännu bättre arbets- och avlösningförhållanden.

Götaverken köper Calor-Celsius?

Götaverken Ångteknik utreder förutsättningarna för förvärv av Calor-Celsius AB, Sveriges största intreprenadföretag inom rör- och elbranschen. Företaget har 57 filialer i landet samt dotterbolag i Finland och Tyskland. Omsättningen är ca 400 mkr och antalet anställda 3.200.

Calor-Celsius kommer efter ett eventuellt övertagande att drivas vidare som ett självständigt företag i sin nuvarande form. Någon minskning av personalstyrkan är ej att vänta.

Ett övertagande skulle innebära att Ångtekniks paketleveranser till såväl cellosaindustrin som kraftverk skulle kunna ökas väsentligt. Dessutom skulle de båda företagen gemensamt kunna få mycket stora entreprenader vid anläggning av raffinaderier, petrokemiska industrier och pipelines.

30 kronor för Götaverken-aktier

Enligt avkunnad dom i Göteborgs tingsrätt får de aktieägare, som ännu inte löst in sina aktier i Götaverken, 30 kronor för varje aktie. När Saléns bud på 25 kronor per aktie vid övertagandet av Götaverken 1971 gick ut och en emission genomförts, fanns det fortfarande ca 70.000 aktier i marknaden fördelade på ca 3.000 ägare, motsvarande 0.5 % av aktiekapitalet.

En simulatorvecka = 5 års praktik

Den första gruppen om sex nautiker från Saléns fick under andra veckan av oktober utbildning i manövrering av 350-000-tonnare vid en nyanlagd simulatoranläggning hos Statens Skeppsprovsningsanstalt i Göteborg. Kursen är den första i Skandinavien för fartyg i denna storleksklass – möjligen även den första i världen.

De farvatten som man vid kursen utför realistiskt simulerade övningar i är Europoort i Rotterdam och den aktuella och omdebatterade Brofjorden. Manöverfunktioner och instrument på bryggan är så långt som möjligt identiska med de fartyg som nautikerna senare skall handha.

Dagens supertankers går vanligtvis mellan Persiska viken och Europa, vilket innebär en restid på två månader fram och åter. När samtidigt tjänstgöringstiderna ombord efter hand förkortats innebär det att navigatörens manövrerutrin vid angöring etc har blivit begränsad. Simulatorkurserna - det blir fler alltefter det nya 350.000-tonnare står inför leverans - har därför synnerligen stort värde. Erfarenheter från tidigare kurser i Delft visar nämligen att en veckas träning i simulator motsvarar ca 5 års praktik vad avser fartygs manövrering.

"Kungshamn" bröt ej blockaden mot Rhodesia

M/S "Kungshamn", som går i linjetrafik på Svedel Linjen mellan Europa och Ostafrika/Röda Havet, och tre andra svenska fartyg, anklagades i augusti av den brittiska regeringen och FN för brott mot handelsblockaden av Rhodesia. "Kungshamn" misstänktes för att ha gått in till en hamn utanför den ordinarie rutten och där tagit emot rhodesisk last.

Det påstådda brottet har nu utretts av polisen och åklagarmyndigheterna i Stockholm, som funnit att "Kungshamn" inte brutit mot handelsblockaden mot Rhodesia. Chefsåklagare Torsten Jonsson har meddelat, att ärendet därför avskrivits. Utredningen om de övriga fartygens påstådda brott sköts av åklagarmyndigheten i Malmöhus län.

På nya poster i Saléngruppen

I anslutning till årets bolagsstämmor beslutades om vissa förändringar i Saléngruppen att successivt träda i kraft under hösten, så att den nya organisationen är klar fr.o.m. 1 januari 1975. Huvudsakligen går dessa förändringar ut på att rederiverksamheten och koncernfunktionerna i bolaget åtskiljs. Sålunda kommer en särskild rederienhet att bildas, omfattande Saléngruppens totala rederiverksamhet exklusive Salén Reefer Services och Tor Line. Till chef för denna rederienhet har utsetts *Clarence Dybeck*. Som en följd av denna omorganisation har följande förändringar beslutats.

Till direktör, administrativ chef och tillika assistent till Clarence Dybeck har utnämnts *Bengt Lidén*.

Till direktör och chef för tankrederiet fr.o.m. 1 januari 1975 har utnämnts *Ingvar Lilja* med *Ingemar Thiel* som ställföreträdande, tillika utnämnd till direktörsassistent. Fram till årsskiftet tjänstgör Lilja som ställföreträdande chef på tankrederiet.

Till direktör och chef för torrlastrederiet har utnämnts *Allan Dahlberg*.

Bo Pernemar har utnämnts till direktörsassistent och chef för en nybildad befraktningsenhet som omhänderhar Sven Salén AB:s och Salén Reefer Services torrlastbefraktningar samt torrlastrederiets fristående befraktningsverksamhet.

Göran Norrthon, som hittills bl.a. ansvarat för kontakterna mellan kontors- och sjögående personal på kylrederiet,

kommer att omhänderha denna funktion även för torrlastrederiets räkning.

Till direktör och assistent till verkställande direktören Claes-Henrik Zethelius har utnämnts *Mats Ruhne*.

Nuvarande chefen för koncernstaben, *Per-Olov Boman*, har utnämnts till vice VD i Rederi AB Salénia. Detta bolag kommer bl.a. att handha förvaltningen av Saléngruppens engagemang på energiområdet. Energiavdelningen inordnas därför fr.o.m. september i Rederi AB Salénia. Direktör *Rolf Bergkvist* går över till Rederi AB Salénia som teknisk chef och ansvarig för flottan i Salénia.

Till direktör och personlig assistent till koncernchefen Sture Ödner har utnämnts *Gunnar Rosengren*.



Clarence Dybeck



Bengt Lidén



Ingvar Lilja



Ingemar Thiel



Allan Dahlberg



Bo Pernemar



Mats Ruhne



Göran Norrthon



Per-Olov Boman



Rolf Bergkvist



Gunnar Rosengren

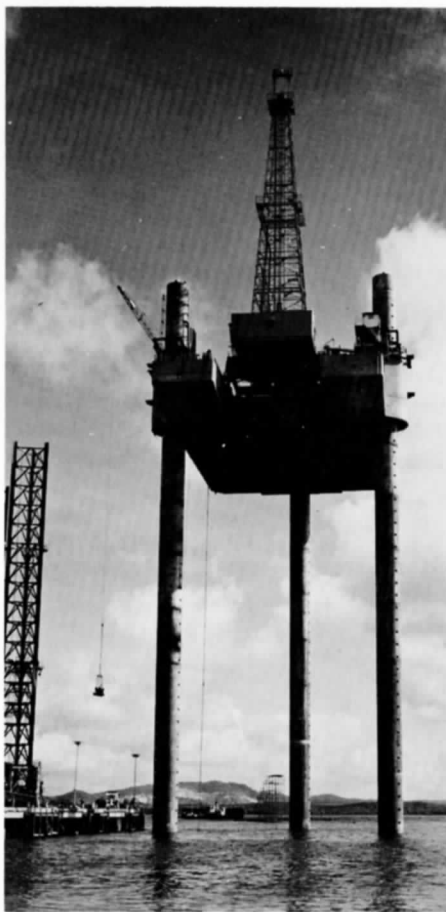
Ännu en borrarplattform har beställts

Saléns beställde i mitten av september ytterligare en borrarplattform för borrhning efter olja och naturgas. Beställningen skedde som delägare i en grupp, där norska rederier och investeringsföretag deltar med 40% och Saléns jämte andra svenska företag med den återstående delen.

Plattformen kommer att tillverkas av Bethlehem Steels varv i Beaumont, Texas och levereras under första hälften av 1976. Den blir av samma konstruktion som den tidigare beställda som beskrevs i Salén-Nytts föregående nummer. Genom att de två plattformarna blir praktiskt taget identiska kommer kontroll och övervakning av tillverkningen att väsentligt förenklas.

Hur den nu beställda plattformen skall användas är ännu inte bestämt men det är troligt att den kommer att sättas in utefter Nord- eller Sydamerikas östkust, där stora områden torde lämnas ut för undersökning och borrhning under de närmaste åren. Det är också möjligt att transportera den över Atlanten för att använda den exempelvis utanför Afrikas västra kust.

Det är denna typ av oljerigg, s.k. jack-up, som beställts i Singapore och Beaumont.



När man letade olja i Dalarna

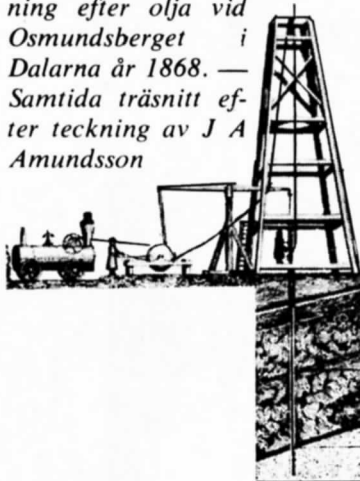
Apropå oljeletning kan det vara intressant erinra om att vi i slutet av 1860-talet hade något av en oljerusch i vårt land.

Det var främst i Dalarna, där tre aktiebolag bildades för att exploatera de petroleumfyndigheter man hoppades på. Under år 1869 utsändes den ena efter den andra högst lovande rapporten om borrhningarnas gynnsamma förlopp, men oljan uteblev.

"Vill Ni direkt intressera Er med mig och innehavaren af Osmundsberget, så står det Er öppet. Kanske man skulle lyckas leta fram någon million ur det fattiga Dalarnes inre, kanske man också blott kastar bort några tusen riksdaler. Hasard blir det alltid, men risken är obetydlig i förhållande till den vinst, som kan erhållas." Dessa tankvärda ord skrev grosshandlaren Adolf Sundstedt i Stockholm till en vän år 1868.

Alldeles spårlöst har projekten om ett svenskt oljefält vid Siljan inte passerat; strax utanför Rättvik finns ett kuriöst monument över dessa svikna förhoppningar. Det är en fontän, som nu i över hundra år oupphörligt hållit på att spruta — inte olja utan bara vanligt vatten!

Maskineri för borrhning efter olja vid Osmundsberget i Dalarna år 1868. — Samtida träsnitt efter teckning av J A Amundsson



Person-Nytt

I samband med nyanställningar inom tekniska avdelningen har ändringar i organisationen skett fr.o.m. 1 oktober. Jämsides med nybyggnadssektionen har en projekt- och utvecklingssektion bildats. Till chef för denna har utsetts Per Lindemalm.



Per Lindemalm

Sektionen innehåller följande funktioner:

Transportteknik

Carl Lagercrantz
Benny Fahlstadius
Christer Friberg
Carl-Axel Psilander

Kylteknik

Carl-Olof Andersson
Ingemar Mathisen

Hållfasthetsteknik

Thomas Milchert
Björn von Ubisch

Offshore-teknik och hydromekanik

Malte Edholm

Fartygskonstruktion

Göran Hammarberg

Maskinteknik

Erik Jonsson

Dödsfall

Maskinchef *Helge Dahlberg*, Visby, har avlidit i en ålder av 67 år. Han anställdes i Brodinrederierna 1935 och övergick till Salénrederierna i samband med fusionen 1970. Hans sista fartyg var "Ingrid Brodin", som han lämnade i samband med sin pensionering 1971.



Helge Dahlberg

Fraktmarknaden

Kyl

Sommarmånaderna har präglats av en mycket stor aktivitet på torrlastmarknaden varför sysselsättningen av kyltonnaget till skillnad från tidigare år har varit mycket tillfredsställande under perioden.

SRS har sålunda lyckats göra stora kontrakt med nya kunder, varvid framför allt nordkoreanska befraktare har spelat en stor roll för den totala sysselsättningen och för vilka vi har transporterat betydande kvantiteter vetemjöl från Frankrike.

Kylmarknaden har dock, vilket är normalt för perioden, varit mycket inaktiv med få avslut och till förhållandevis låga frakter. Man kan dock se fram emot en förändring till det bättre för de närmaste månaderna, även om den stora översvämningsskatastrofen i Centralamerika kan påverka banankvantiteterna. Under några veckor i augusti låg bananexporten från Panama helt nere på grund av diskussioner beträffande exportavgiften, men detta problem synes nu ur världen och exporten är ånyo i full gång.

Sovjetunionen har gjort ett inköp av fruset kött från EEC, närmare bestämt ca 100.000 ton, för skeppning under andra halvåret 1974. Detta kommer också att hjälpa upp marknaden betydligt de närmaste månaderna. I tillägg till detta kommer så småningom Marocko och Israel att börja sin citrusexport, där ett större behov av kyltonnage finns.

Med ovan nämnda möjligheter till god lasttillgång kan vi hoppas på en tillfredsställande sysselsättning av tonnaget för den närmaste perioden av detta år.

Tank

Under de senaste månaderna har marknaden kännetecknats av en mycket stor osäkerhet. I början och fram till mitten av september gjordes avslut till bottennivå. Som exempel kan nämnas VLCC-tonnage till WS 37 1/2, 100.000-tonnare till WS 42 1/2 för resor från PG till Västeuropa. För det mindre tonnaget låg frakterna något högre men fortfarande långt under lönsamhetsgränsen. 40–60.000-tonnare accepterade exempelvis WS 47 1/2 – 55, frakter som inte ens täcker bunkerkostnaden för resan.

På grund av den rådande marknaden har vi tvingats att under den senaste tiden lägga upp ett antal fartyg, nämligen "Dagmar Salén", "Sven Salén" samt "Sea Song", samtliga fartyg i 40–60.000-tonnsklassen. Dessa fartyg ligger nu upplagda i Uddevalla tills vidare.

Under andra hälften av sept. har marknaden förbättrats något, och de rörliga kostnaderna kan nu åter täckas för det

större tonnaget. Följande avslut kan noteras: VLCC WS 57 1/2 – 60, 100.000-tonnare WS 65 – 75 samt 50.000-tonnare WS 90 – 115. En av orsakerna till den ökade aktiviteten kan härröras från de aviserade prishöjningarna från OPEC-staterna, vilket gör att oljebolagen vill lyfta ut så mycket som möjligt till det lägre priset. På något längre sikt är emellertid utsikterna fortfarande dystra, så länge som råoljepriserna förblir vid sin nuvarande, höga nivå. Den extremt låga "spot"-marknaden har inneburit att inga periodbefraktningar har skett under perioden. Ett visst ökat intresse kan emellertid förmärkas för tonnaget i 80–90.000-tonnsklassen.

I övrigt kan nämnas att m/t "Sea Swallow" har försålts till holländska köpare. Fartyget kommer att levereras till sina nya ägare i slutet av oktober. Köparna



kommer att genomföra en omfattande ombyggnad av fartyget, då det i framtiden skall tjänstgöra som rörlägningsfartyg i Nordsjön.

Torrlast

Torrlastmarknaden har uppvisat en kraftig nedgång alltsedan maj månads toppnoteringar. Nedgången har märkts främst på

de större torrlasttonnaget, dvs. de storlekar som fått konkurrens av OBO-fartygen, som nu börjat gå med bulklaster. För storlekar under 30.000 tdw har bilden varit annorlunda, fraktsatserna på resebasis har naturligtvis också gått ner, men för periodavslut har fraktnivån varit förhållandevis god.

Som illustration till det sagda ges här några representativa exempel för fraktsatser uppnådda av fartyg i 20–30.000-tonnsklassen under maj månads toppnoteringar och i mitten av september. Sålunda betalades för spannmål US Gulf till Kontinenten i maj ca 20 dollar och i mitten av september ca 10 dollar. Att frakta kol från Amerikas östkust till Japan i denna storleksklass kostade i maj ca 28 dollar och i september ca 17 dollar. I maj betalades i genomsnitt ca 8 dollar per tdw och månad för ett sådant fartyg på 12–18 månaders timecharter, medan frakten sjunkit till ca 7 dollar per tdw och månad i mitten av september. De senare siffrorna är naturligtvis mycket approximativa.

Tredje veckan i september kunde en fastare tendens skönjas, frakterna hade stabiliserats och t.o.m. ökat något och på torrlast får man nu minst lika många lastförslag som under våren, även om fraktsatserna naturligtvis sänkts. Detta är förmodligen en återhämtning efter den normala nedgång som brukar ske under sommarmånaderna och den blir kanske inte så långvarig med tanke på den väntade lågkonjunkturen. Eftersom torrlastrederiet har koncentrerat sig på bulkfartyg i 20–30.000-tonnsklassen, en storlek som fortfarande efterfrågas mycket, emotses dock framtiden med tillförsikt.

Gamla Bekanta



även om ni aldrig setts – är ni säkert med denna kvintett sköna och duktiga flickor i vår telefonväxel på Styrmansgatan, som nu har flyttat in i en ny, ljus lokal med modern utrustning. Att de fått det så här trivsamt kan behövas med det hårda tempo som de tre växlarna och hundratals samtal runt vår jord dagligen kräver.

Stående, Bitte Hedenborg med 15 tjänsteår, längst på sin post, i övrigt från vänster Inger Meyer, Anna-Lisa Rickman, Britt-Marie Magnusson och Margareta Gelius. En avdelning av växeln återfinnes på Riddargatan. Flickorna som inte var med när bilden togs är Elisabeth Thunberg, Vera Henriksson, Astrid Collin, Laila Öhlund och Gerd Meyer.

Svedel Linjen fyller 25 år

Vid Saléns övertagande av Brodinrederierna Disa och Poseidon i slutet av 1970 medföljde även AB Svenska Östafrika Linjen, som tillfullo ägdes av Brodinrederierna. Linjeföretaget ägde självt inga fartyg och drev trafiken med tonnage tillhörande Disa och Poseidon.

Detta innebar för Salénrederierna en ny utveckling, då transocean linjefart tidigare inte ingått i verksamheten.

AB Svenska Östafrika Linjen bildades 1943 för en planerad trafik från Sverige och de övriga skandinaviska länderna och i andra hand även kontinenthamnar till Östafrika och Röda Havs-hamnar. De förberedande arbetena började 1946, och trafiken kunde påbörjas i liten skala 1948. Med anledning av att linjen varit aktivt verksam i 25 år har en redogörelse för linjens tillkomst och utveckling utarbetats av linjens initiativtagare, Charles Fletcher, och de här redovisade kortfattade uppgifterna om linjen har hämtats från denna redogörelse.



Svedel Linjens märke, som här ses på "Korshamn" skorsten, består av Saléns S omgivet av Delmas kugghjul.

Samsegling med Delmas—Vieljeux

I april 1951 träffades ett avtal med det franska rederiet Société Navale Delmas-Vieljeux (numera Société Chargeurs Delmas-Vieljeux) angående samsegling, baserat på lika delat intresse.

Detta avtal är alltså i kraft. I detta sammanhang gavs linjen namnet Svedel (Sve-från Svenska och -del från Delmas) Linjen. Samarbetet med det franska rederiet knöts ännu fastare från den 1 januari 1972,

då de två delägarna bildade det franska företaget Svedel Groupement d'Intérêt Economique med säte i Paris. Detta företag tidsbefraktar delägarnas fartyg, och linjen sköts numera helt från Paris.

Som ovan nämnts var linjen från början avsedd att betjäna skandinaviska och även kontinentala hamnar å ena sidan och hamnar i Röda Havs-området och Östafrika å den andra, vartill i början även kom hamnar på Madagascar samt Mauritius. Efter en första femårig utvecklingsperiod upphörde direkt lastning i skandinaviska hamnar, Madagascar-trafiken avvecklades och linjen kom sålunda av olika anledningar att omfatta enbart trafik från Kontinent-hamnar till hamnar i Röda Havs-området och Östafrika. Linjen hade blivit en Kontinent-linje. Linjens fartyg ha hela tiden fört styckegodslaster från Röda Havet till Kontinenten, och 1968 tillkom en nordgående linje från Östafrika till Kontinenten.

Linjen påbörjade trafiken med tidsbefraktat tonnage, men så småningom insattes tonnage tillhörande intressenterna, ehuru icke i tillräcklig omfattning, varför tidsbefraktat tonnage alltjämt måste användas. De första svenska intressentägda fartygen var om 3.500/3.700 ton och uppenbarligen för små för en transocean trafik av denna omfattning. I och med tillkomsten av samarbetet med Delmas-Vieljeux tillfördes linjen betydligt större och



Ofta skeppas tunga och skrymmande produkter från Kontinenten till industrianläggningar i Östafrika.

10 fartyg i permanent trafik

Från början lastade linjens fartyg för båda Röda Havs-hamnar och hamnar i Östafrika, men i början av 1971 delades Svedel Linjen upp i två delar, en sydgående Röda Havs-linje och en sydgående Östafrika-linje, vartill kom nordgående linjer från samma område. I medeltal expedierar linjen 22 sydgående lägenheter per år till Röda Havet och 10 sydgående lägenheter till i Östafrika samt omkring 6 nordgående lägenheter från Östafrika.



Stora kvantiteter sisal skeppas med Svedel Linjen från Östafrika. Här skördas den på en plantage i Tanzania.



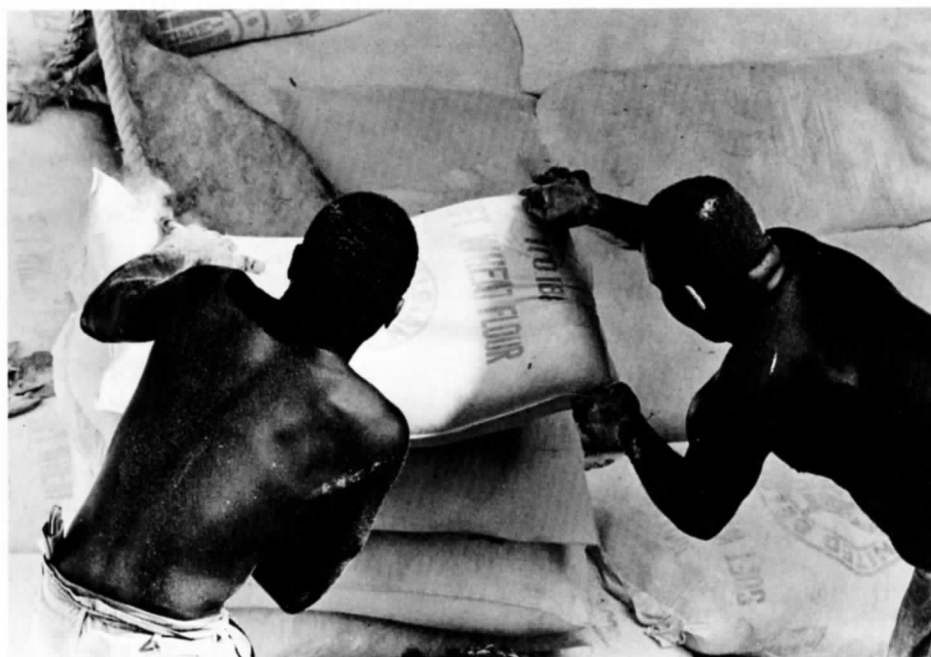
Sisalfibrerna upphängda till torkning.

delvis modernare tonnage, vilket var av stor vikt för framtiden. Samtidigt insattes större och lämpligare tonnage även från svensk sida. Utvecklingen har sedan hela tiden gått mot större fartygstyper, och idag användes för trafiken på Röda Havet fartyg om ca 15.000 ton och för trafiken på Ostafrika ca 10.000 ton. På de två trafikområdena sysselsättes 10 permanenta fartyg (fem från vardera sidan), vartill kommer enstaka extrabåtar, som nödvändiggörs av den tyvärr ofta förekommande stockningen i lossningshamnarna.

Ifrågavarande trafikområdena kontrolleras av internationella s.k. fraktkonferenser, vilka är mycket restriktiva vad beträffar medlemskap. Efter 10 års verk-

samhet utanför dessa konferenser erbjöds linjen medlemskap, och Svedel Linjen blev under 1958 medlem av alla konferenser som kontrollerar Svedel Linjens verksamhetsområden, med undantag av den nordgående Ostafrika-trafiken, för vilken medlemskap erhöles 1968.

Från slutet av 1973 ingår Svedel Linjen tillsammans med tyska, belgiska och holländska linjer i en av Ostafrikakonferensen organiserad pool, som gäller både den sydgående och nordgående trafiken.



Vetemjöl från Rotterdam lossas i Dar-es-Salaam.

Sjöfarts-TV

Kompletta utrustningar till ett 20-tal av Saléns fartyg har hittills levererats från Philips. Leveranserna sker via Centralförbundet i Göteborg, varifrån de sänds ut till fartygen vid första tillfälle. Vid årsskiftet skall enligt planerna alla fartyg vara klara – med reservation för en och annan eftersläntare bland likströmsfartygen.

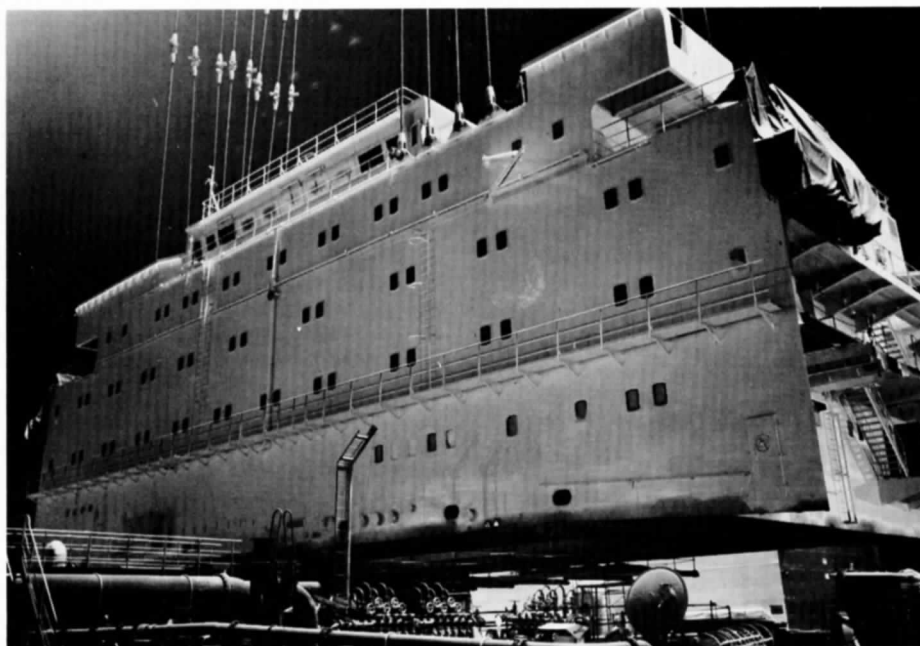
Programverksamheten har ännu så länge helt blygsam omfattning. Valförbundsrådet sänder en gång var fjortonde dag ett tims-långt nyhets- och aktuelltprogram till de fartyg, som fått utrustning, och dessutom har en programlåda innehållande 10 timmars underhållning tagits fram av Sveriges Radio/TV. Den distribueras i ett 10-tal identiska uppsättningar till olika fartyg. Lådorna skall cirkulera mellan aktuella fartyg i hela handelsflottan på samma sätt som Valförbundsrådets filmer. Att programutbudet ännu så länge är så torftigt som det är, har delvis sin grund i att Teater- och Musikerförbunden inte är beredda att släppa några program, där deras medlemmar medverkar, fria för distribution till handelsflottan. Man vill ha extra betalt för detta. Underhandlingar pågår för att lösa frågan, men det kan ännu ta lång tid innan man kommit överens och programflödet därmed förbättras.

För att i någon mån avhjälpa bristen på program, har Redareföreningens TV-kommitté beslutat köpa in 170 timmar engelsk underhållning, som nu håller på att distribueras till fartygen. Även dessa program skall cirkulera som filmerna via bytscen-tralerna runtom i världen.

Det står varje enskild redare och varje förbund fritt att producera egna program för fartygen. Men eftersom kostnaderna ligger på cirka 2.000 kronor per minut för ett program av god kvalitet producerat i egen regi, kommer det helt säkert att bli sparsamt med sådana program nu och i framtiden.

Vid olika former av samordnad produktion ter sig möjligheterna bättre att inom ekonomiskt acceptabla ramar förse fartygen med bandade TV-program. Ett exempel på sådan samproduktion är ett program om räddningsutrustning ombord, som Göran Littke f.n. gör för Redareföreningens räkning. Beslut har även fattats i Redareföreningen att producera en serie 45-minuters program, sammansatta av 5 till 8 programinslag i vart och ett, om aktuella frågor inom sjöfartsnäringen. Kostnaderna ligger här vid cirka 600 kronor per program och dag.

Fotografierna togs av Mark Markefelt under en resa han gjorde med "Vishamn" till Ostafrika.



Däckshuset till Nybygge 546 lyftes ombord en av de första dagarna i september med hjälp av Kockums nya, väldiga bockkran. Däckshuset till 350.000-tonnaren byggs i en byggstation som ligger vid sidan av byggdockan. Bilden är tagen nattetid av Kockums fotografer.

Saléns nybyggnadsprogram

Tankfartyg	Varv	Tdw	Beräknad leverans
Nybygge 546	Kockums	348.200	Slutet nov. 1974
" 547	"	"	Febr. 1975
" 548	"	"	April 1975
" 549	"	"	Juli 1975
" 552	"	"	Febr. 1976
" 556	"	"	Sept. 1976
" 557	"	"	Jan. 1977

Bulkfartyg

Nybygge 178	AESA Shipyard, Sevilla	26.574	Början nov. 1974
" 1170	Usuki Iron Works, Japan	30.000	13-14 nov. 1974
" 181	AESA Shipyard, Sevilla	26.574	Början jan. 1975
" 106	Mathias Thesen-Werft, Wismar	22.637	Juni 1976
" 107	"	"	Andra halvåret 1976
" 108	"	"	Medio 1977
" 109	"	"	Medio 1977

TOR LINE

Lastfartyg

Nybygge 222	Framnaes Mek. Vaerksted, Sandefjord	5.500	Juli 1975
-------------	-------------------------------------	-------	-----------

Passagerarfartyg

Nybygge 607	Flender Werft AG, Lübeck	1.250 pass.	Maj 1975
" 608	"	"	Maj 1976

Vinterstugor i Åre

Personalstiftelsen inom Salénrederierna ställer i likhet med föregående år lägenheter till förfogande för sjö- eller kontorsanställda fr.o.m. den 21 december t.o.m. den 19 april. Arrangemanget var mycket uppskattat förra året.

Skriv eller ring Bo Burendahl. Box 14018, 104 40 Stockholm, senast den 25 november och framför önskemål om tidpunkt. Tala då också om hur många vuxna och barn, som skall få rum. Byte av gäster sker lördag middag. Vid överbeläggning får lotten avgöra.

"Husarö" efter-längtd i London

När m/s "Husarö" en av de sista dagarna i september kom till London från Jamaica med 8.600 ton råsocker i lasten fick hon ett välkomnande som aldrig förr. Tullare och andra myndigheter var snabbt ombord, klareringen ordnades i ett nafs och på nolltid fylldes fartyget av engelska stuvare, som annars inte är kända för att vara speciellt raska av sig. Minuterna senare hade luckorna öppnats och lossningen påbörjats.

Anledningen till all denna brådska var den rådande akuta bristen på socker i England. Ända sedan i juni har engelska husmödrar jagat och hamstrat socker och i affärerna gapar sockerhyllorna oftast helt tomma. Labourregeringen har satt till alla klutar för att hjälpa upp sockerbristen, vars orsaker är många. En orsak är det rekordhög världsmarknadspriset på råsocker, cirka 3.400 kronor per ton. Tidigare låg priset på omkring 650 kronor.

Men vad hjälper 8.600 ton i ett land med 60 miljoner innevånare? Salén-Nytts matematiker har beräknat att det blir cirka 130 gram per person, vilket på sin höjd bör räcka till morgonteet under en veckas tid.

*

Hästar, sjölejon och delfiner med Cargolux

Jorden runt på 60 timmar

Cargolux har nyligen genomfört sin första "världen-runt" flygning. I London lastades värdefulla kapplöpningshästar i en DC-8. Med avfärd västerut började 60-timmarsresan via Edmonton, Honolulu och Fijiöarna till Adelaide, Australien, där en del av hästarna lastades av. Därefter fortsatte flygningen till Auckland, Nya Zeeland, med de kvarvarande hästarna. Flygningen fortsatte vidare till Hong Kong och därifrån via den normala routen till Luxemburg.

Med sjölejon och delfiner till Hong Kong

På ett i december hastigt påkommet reportageuppdrag för Cargolux hade jag som resesällskap 3 delfiner och 2 sjölejon. Delfinerna och sjölejonerna med två vårdare och fuktighetsaggregat mötte jag i en trädgårds-swimmingpool som parkerats i en av översynshallarna hos Cargolux i Luxembourg. I 6 graders minustemperatur skulle de för temperaturväxling känsliga artisterna flyttas över till den CL-44 som var destinerad Hong Kong via Karachi och Singapore.

Poolen tömdes och demonterades. De tre delfinerna låg som strandade småbåtar på bottenpresenningen, under livlig konversation – ett tecken på självkontroll var att de aldrig pratade i munnen på varandra. Vänliga och tålmodiga lät de sig lyftas över till de bärar som under transporterna vilar i en aluminiumrörställning där de ligger i en kanvas-balja med några hinkar tempererat vatten. Kilovis med vaselin användes för att "impregnera" delfinernas skinn mot kyla.

En gaffeltruck kördes in i hallen och under ivrigt kommunicerande delfinerna emellan täcktes de med varma yllefiltar och kördes ut till CL-44-an, lastades



Intresserad Cargolux-personal följer "vaselin-behandlingen" av den ene av delfinerna.

ombord tillsammans med sjölejonerna, varefter planets "swingtail" stängdes. Boostern på plattan tillförde planet varmluft så tempen i Kabinen snart visade 20 grader plus för gods-passagerarnas trivsel och hälsa.

Vi startade i dimma som lämnade 200 meter marksikt horisontalt och 50 meter vertikalt. Vi hade snart klättrat upp till 17.000 fot och hade 10 timmar till Karachi med mellanlandning i Teheran för bränsle.

Våra gäster ombord hade flugits från London till Zürich för en vattenshow. Nästa show var kontrakterad i Manila med byte i Singapore. Vi skulle ha over-night-stop i Karachi vilket innebar att poolen måste monteras och fyllas med vatten på flygplatsen i Karachi för att ge delfinerna vattenexercis. Sjölejon stannar i sina burar...

Medan vårdarna av delfinerna och sjö-

lejonerna i pakistanskt mörker monterade poolen och fyllde den med vatten somnade vi andra från Cargolux CL-44-fligheten stillsamt in på Midway House i Karachi.

När vi nästa dags förmiddag lögade oss vid hotellets swimming-pool var det dags att börja livnära däggdjuren – kringresande delfinvårdare är inget avundsvärt jobb.

I Singapore sårade resrutten. Vårt delfinsällskap skulle byta plan till Manila medan vår CL-44 fortsatte till Hong Kong över Vietnam efter en vilsam natt på magnifika Imperial-Oberon med snabb sight-seeing per taxi runt Singapore.

Per-Olow

Nyköpingsbor vann "bananresa"

Sju anställda vid Konserv-kompaniet i Nyköping har vunnit en landsomfattande Chiquita-tävling. De sju har genom olika idéer och arrangemang marknadsfört bananer i Nyköpingsområdet på ett bra sätt.

På bilden ses de sju som till hösten ska åka på en resa till fruktproducerande länder. Detta utgjorde nämligen första priset i tävlingen.



Premiär för Toyota-75!



Toyota 1200 De Luxe. Bensinsnålaren. Toyotas "bestseller". Den 4:e mest köpta bilmodellen i världen. Finns även med automatlåda och i Combi-utförande.



Toyota 1600. Den idealiska familjebilen. Perfekt för normalfamiljen. Snabb, robust och säker. Finns både med 2 och 4 dörrar och automatlåda.



Toyota 1600 Coupé LT. För den kräsne. 5 växlar och varvräknare. Bättre acceleration, snabbare och sportigare.



Toyota 2000 De Luxe. Generös med komfort och utrymme. Nöjer sig med regularbensin — som alla Toyota. Finns även med automatlåda och i Combi-version.

Toyota Autoimport AB var i år bland de första bilimportörer att presentera 1975 års modeller på marknaden. Redan den 30 augusti var det premiärvisning av bilarna hos landets 100-tal återförsäljare.

Vind i seglen

Toyotas registreringsiffror per den 31 augusti uppgick till 4.196agnar. Motsvarande siffror vid samma tid 1973 var 2.979. En försäljningsökning med ca 40%. Toyotas marknadsandel är nu uppe i 2,5% mot 2,0% vid motsvarande tid förra året.

Ett 100-tal serviceverkstäder

Inom Toyota Autoimport anser man att framgången baserat på framför allt två faktorer.

Dels introducerades Toyota i Sverige i "rätt ögonblick", dvs i en situation där god totalekonomi och bränslesnålhet började väga tyngre än någonsin tidigare. Att försäljningen har ett direkt samband med årets starkt ökande bensinpriser är man övertygad om. Den andra faktorn, som väger lika tungt som den första, är att Salen & Wicander från början satsade stora resurser på att bygga upp en geografisk väl spridd organisation av återförsäljare och serviceverkstäder. Idag finns ett 100-tal återförsäljare och verkstäder och utbyggnaden fortsätter.

Förmånspris för Salén-anställda på Toyota

Om du varit anställd minst sex månader inom Salénkoncernen, har du möjlighet att göra en verkligt bra bilaffär. Toyota Autoimport har nämligen ett speciellt förmånspris för koncernens personal — och det handlar om en rejäl prisreducering. Förmånserbjudandet gäller dock enbart vid köp av bil utan byte.

Bilarna kan du se hos närmaste återförsäljare. Gå in och presentera dig som Salénanställd och be om en provtur.

Först i Sverige med Trygghetsgaranti

Toyota har satsat hårt på att vinna köparnas förtroende genom olika garantier. Man införde 12 månaders fabriksgaranti samt 5 års rostskyddsprogram, blev första japanska bilmärke i Sverige med 3 års vagnskadegaranti och första märke över huvudet som införde Trygghetsgaranti — ett amorteringsskydd vid avbetalningsköp.

Lennart Öjesten testade Toyotas säkerhetsbil

En sällsynt gäst sågs sista veckan i september ila omkring i Stockholmstrafiken. Det var 1/2-miljonkronarsbilen Toyota ESV (Experimental Safety Vehicle) som var på kort besök i huvudstaden och bakom ratten på dyrgripen satt ingen mindre än Lennart Öjesten, Expressens välkända motorredaktör.

Toyota ESV är på turné jorden runt. Från Stockholm går färden till London.

Toyota ESV tål utan synliga skador en kollision i 15 km/tim. Bilens fram- och bakpartier är konstruerade för att absorbera den energi som utvecklas i barriärpåkörning i 80 km/tim.

Luftkuddar

I rattcentrum och i handskaftet har Toyota ESV luftkuddar, den mycket omstridda amerikanska säkerhetsanordning som i krockögonblicket blåses upp med en smäll.

I Toyota har smällen delvis eliminerats genom att kuddarna blåses upp redan innan kollisionen inträffat. Ett par radarsändare/mottagare i bilens nos styr luftkuddarna. Luftkuddarna blåses inte upp i farter under 45 km/tim.

Vid kollisioner i lägre hastigheter hålls förare/passagerare på plats med ett automatiskt säkerhetsbälte, som följer dörren.

Utöver alla stötupptagande detaljer är Toyota ESV fullproppad med elektronik.

Toyota ESV har en 1 600 cc motor på 102 hk, är 430 cm lång, 180 bred och bara 136 cm hög.

Sammanlagt har Toyota byggt 100 ESV, som har genomgått eller ska utsättas för krockprov.

Sex från Saléns i Lidingöloppet

Sex man från Saléns ställde upp i årets Lidingölopp och samtliga fullföljde. I seniorklassen, som vanns av Rolf Hesselvall på tiden 1.42, kom Rolf Hedlund bäst bland salenarna med tiden 2.34. Något längre fram i prislstan följde sedan Birger Simonson, Bengt Nilsson, Valter Axelsson och Allan Lundberg. Enda deltagare från Saléns i oldboysklassen var Sven Appelgren, som fullföljde på medelgod tid.

Fotbollscupen avslutad

Den sedvanliga turneringen i fotboll mellan Stockholms rederier hade i år formen av en cup, d.v.s. en utslagningsstävling i vilken varje lag möttes endast en gång. Via en rad segrar slog sig Saléns nia fram till finalen, men där blev det stopp. Waxholmsbolaget vann nämligen med 2 - 1, enligt uppgift en välförtjänt seger av ett välspelande lag.

Ny kull motionsledare utbildad

För tredje året i följd i Norrtälje har Salénrederierna hållit en kurs för motionsledare på fartyg. Den här gången var även deltagare från Johnsons, Gränges, Fernströms rederier och Svea Regina med. Som tidigare leddes kursen av Göthe Ellemar från Valfärdsrådet på ett utomordentligt sätt. Till sin hjälp hade han Anders Lundin från Bosön och Jan-Erik Wänn från Saléns. Ett intressant föredrag hölls av Arne "Lammet" Ljungqvist, som bl.a. tog upp olika synpunkter på konditionsträning och motionsidrott samt sjukdomar och skaderisker vid konditionsträning.

Huvudsyftet med kursen, som pågick i fem dagar, var att utbilda ledare som skall kunna svara för motionsverksamheten ombord.

Sjöpersonalavdelningens utbildningssektion har i samarbete med Göthe Ellemar sammanställt en synnerligen instruktiv motionsledarpärm. Den innehåller medicinska aspekter på motion, träningsråd, förslag till motionsövningar, regler för olika idrotter m.m. Varje fartyg får ett exemplar av pärmen liksom alla som genomgått motionsledarkursen. Meningen är att den som har lust att starta någon aktivitet ombord skall få råd och tips genom att läsa under någon av de 20 rubrikerna i pärmen.



O. Prag från Fernströms för protokoll.



En spänstig flicka från "Svea Regina" hoppar höjd medan L. Österman från Saléns och B. Krage. L. Bäckman och M. Fagerlund ser på.



B. Krage från Johnsons leder startövningar.

Foto: Per-Olow

Vätternrundan

Vätternrundan, motionscyklisternas blå band, kördes i år av drygt 5.000 personer. Bland dem som fullföljde loppet återfanns fyra Salénare, nämligen Owe Pet-

tersson, Valter Axelsson, Rolf Boodh och Ola Carlsson.

En match utan publik



Det är inte bara från England och Italien postgången ibland kan vara långsam. Här-omdagen nåddes vi av ett brev kapten G. Skantze på San Bruno, avsänt från Seattle den 19 juli. Var brevet hållit hus under tiden, vet vi inte. Men brevets innehåll var likväl intressant.

Dels bestod det av några få, talande rader om besättningens ansträngningar att skingra enformigheten under fartygets tid i Nampo, Nordkorea. Man hade bl.a. gjort tre badutflykter och en resa till Pyongyang, landets huvudstad. Och så hade man spelat två fotbollsmatcher, en mot en holländare, som blev slagen med 3-0 och en mot en cypriot, som slapp undan med

uddamålsförlust. Till dessa rader var fogat en bild, som är märklig i sitt slag. Den är tagen i en till synes väldig stadion, före avspark, med San Brunos elva till vänster och holländarens 12 män till höger samt domare och linjemän från värdlandet i mitten. Men på läktaren var det som synes helt öde!

I San Brunos lag spelade fr.v.:

2:e styrman Å. Karlsson, eltekn. J. Karlsson, mässman S. Gustafsson, matros P. Simonsson, matros L. Vesterberg, överstyrman B. Bernefjell, matros J. Åsen, matros M. Bengtsson, jungman K. Matsson, Motorman R. Chroona och 1:e maskinist B. Johnsson.

Minigolf på Malma

Många har under sensommaren provat den nyanlagda, perfekta minigolfbanan på Malma, Salénrederiernas fritidsgård på Värmdön. Det första klubbmästerskapet har även gått av stapeln och det vanns inte oväntat av Lennart Andersson, som är en mångkunnig herre i bollsporter. 50 slag behövde han på de 18 hålen, medan tvåan, P. -Å. Pettersson, gick runt på 54. Men banrekordet ligger på 42. Innehavare: Lennart Andersson.



Klubbmästaren koncentrerar sig

Saléns inköp i "Tjörn Runt"



Salénrederiernas inköpsavdelning deltog i årets upplaga av seglingen "Tjörn Runt" över 25 distansminuter. Cirka 700 båtar deltog, uppdelade i två klasser, stora resp. lilla klassen. Inköpsbåt, en Monark 606 med det fyndiga namnet "Salinka", seglade i lilla klassen, där bl.a. båttyper som Ohlsson 22:or och EM-kryssare var med,

och placerade sig på en god 25:e plats bland 220 startande.

Följande besättning förde Saléns flagg: K-E Bäckström, Bertel Koch och Jan Mårtensson. Fotografiet föreställer "Salinka" passerande en Maxi vid infarten till Stigfjorden under spinnakersegling.

Saléns golfmästerskap

Salénrederiernas golfmästerskap gick i år för 3:e året i rad av stapeln på Wermdö Golf & Country Club den 21 september. Tävligen hade i år samlat den rekordstora skaran av 23 golfspelare av bägge könen, mot 14 förra året. Golfintresset på topp således!

Segrare i herrarnas huvudtävling, brutto score tävlingen, blev efter en utomordentligt hård kamp Clarence Dybeck, tätt följd av Olle Forssell på andra plats, samt Sture Ödner på tredje.

Två nya vandringspris hade instiftats inför årets mästerskap, nämligen för herrarnas nettoscoretävling och för damernas poängbogeystävling. Första inteckningen i herrarnas nettoscoretävling togs av Peter Lyth och damernas poängbogeystävling vanns av Eva Ödner. Dessutom spelades en poängbogeystävling för herrarna, som även den vanns av Peter Lyth.

SALÉN-NYTT

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