



SALÉN NYTT

Nr 7 Dec. 1974 - Årg. 7



Vid 1974 års slut har vi anledning att se tillbaka med tillfredsställelse. Resultatet av vår rörelse har varit gynnsamt och företaget har varit framgångsrikt på många områden.

Samtidigt har vi under det gånna året upplevt en dramatisk omsvängning av våra framtidsbedömningar. De ekonomiska prognoserna är på en gång oklarare och dystrare än på mycket länge. Vi har redan upplevt hur tankmarknaden fallit till rekordlåg nivå med åtföljande pessimism på finansierings- och fartygsbyggnadssidan. Vi har anledning till stor försiktighet i investeringar liksom till noggrann kontroll av verksamhetens kostnadssida.

Man får å andra sidan inte glömma de positiva inslagen i bilden. Kyl- och torrlastmarknaderna är fortfarande goda, varven har orderböckerna tillfredsställande fyllda för ett antal år, Salén & Wicanders utveckling är lyckosam. Rederinäringen kännetecknas av häftiga svängningar, och likaväl som vi kunnat tillgodogöra oss några mycket goda år får vi nu vara beredda att uthärda ett par betydligt magrare. Vår uppfattning är att företaget står väl rustat inför denna kargare period.

En del av rustningarna har försiggått på den organisatoriska sidan. Vår laguppställning har ju gradvis måst anpassas till verksamhetens växande omfattning; i och med årsskiftet tar denna process ett viktigt steg vidare då rederierna blir en från koncernledningen skild division i företaget. Vi tror att denna decentralisering bäst förbereder oss för kommande tider av snabbt växlande förutsättningar.

Under 1974 har vi också tagit ett första steg mot en spridning av Salénrederiernas aktier. Som vi tidigare redovisat ser vi vårt erbjudande som en naturlig markering av förändringar som redan inträffat i företaget. Vi är glada över att så många medarbetare velat ta vara på tillfället att investera i det egna företaget.

Vi vill nu tacka alla som bidragit till att göra det gånna året lyckosamt. I förtröstan att vi med gemensamma krafter skall kunna lotsa företaget förbi de faror som tycks hota vid horisonten önskar vi

GOD JUL och GOTT NYTT ÅR



Rapport från rederiledningen

I rederiledningen, som sammanträder fyra gånger per år, har sjö- och landpersonalen representerats. Anställda som önskar få frågor behandlade vid dessa sammanträden kan exempelvis kontakta dem. På förslag av Göran Smedberg, som är representant för Sjöfolksförbundet beslutades att en resumé skall införas i Salén-Nytt i avsikt att sprida information om det som behandlats vid mötena.

Vid mötet den 28 november behandlades och diskuterades bland annat följande frågor.

Resultatprognos för rederierna 1974 och budget 1975

Gentemot budgeten för 1974 visar kyl- och torrlastrederierna väsentliga förbättringar, medan tankrederiet visar en väsent-

lig försämring och Tor Line något under budget. Tillsammans visar rederierna en positiv differens gentemot budget.

För 1975 har någon budget ännu inte fastställts. Med hänsyn till den osäkerhet som råder, bland annat beroende på oljekrisen, är det också mycket svårt att förutse utvecklingen 1975. Många faktorer talar dock för att torrlast och kyl även 1975 bör kunna uppnå goda resultat medan utvecklingen för tank ser dystrare ut. Vad gäller Tor Line är det också svårt att förutse resultatet för 1975, bland annat med hänsyn till att "Tor Britannia" sätts i trafik.

Kontorshuset

Förslaget till det nya kontorshuset presenterades med hjälp av modell och ritningar, (se artikel i Salén-Nytt nr. 6).

Dagskostnader för fartygen

Här framkom att vi har ett mycket högt kostnadsläge, som dessvärre ser ut att stiga väsentligt. Man var överens om att utvecklingen måste angripas från alla håll. Härvid diskuterades bland annat möjligheterna att låta de anställda få känna ett närmare kostnadsansvar och att sprida information på ett riktigt sätt. En post som stiger i mycket snabb

Forts. sid 13



Bilden togs vid ett rederiledningsmöte tidigare i år. Fr.v. ses Gunnar Björkbom, Rolf Olsson, C.-H. Zethelius, Peder Bonde, Göran Smedberg, P.O. Boman, Hans Alsén, Clarence Dybeck, Christer Salén, Sixten Ackermark samt med ryggen mot kameran Sture Ödner. Vid senaste mötet med

rederiledningen ersatte Ingvar Lilja Gunnar Björkbom, som går i pension vid årsskiftet, Mauritz Rosenqvist ersatte Rolf Olsson, som slutat i Saléns, och Gunnar Rosengren ersatte P.O. Boman, som övergått till Rederi AB Salénia.

"Sea Saint" levererad – västvärldens största fartyg

T/T "Sea Saint" om 356.400 ton dödvikt, det största fartyg som byggts i västvärlden, levererades fredagen den 29 november från Kockums varv till ett partrederi med Salénrederierna AB som huvudintressent. Leveransen hade föregåtts av en något längre provtur än vanligt, en provtur som i allt väsentligt förlöpte väl. "Sea Saint" är nu på resa mot Arabiska viken under befäl av kapten Einar Westerby och med sjöingenjör Evald Sjölund som maskinchef.

"Sea Saint" är det första av 15 likadana fartyg som Kockums har i order. Av dessa har partrederier med Saléns som huvuddelägare beställt sju, varav fyra levereras fram till juli 1975 och de återstående tre under 1976 och 1977.

Eftersom "Sea Saint" är det första fartyget i serien och i många stycken representerar ett nytänkande vad beträffar teknik och miljö ger vi här en relativt ingående beskrivning av fartyget.

Djupgående 22,3 meter

"Sea Saint" är byggd till högsta klass i Lloyd's Register. Med full last har fartyget ett djupgående på 22,30 m.

Fartyget har 8 centertankar och 10 par sidotankar; Par 4 och förpikstanken är avsedda för enbart ren vattenballast. Fartyget uppfyller IMCO:s nya regler för tankvolymbegränsningar, vilka i korthet innebär att det tänkta oljeläckaget vid en skada på fartyget skall uppgå till högst 30.000 m³. Däckshuset är beläget akterut och skilt från maskinkappen, vilket innebär mindre vibrationer i besättningsutrymmena än i tidigare fartyg.

Två processdatorer

Fartyget är utrustat med två processdatorer typ Kongsberg SM4. Vardera datorn är kopplad till en Borroughs bildskärm med alfanumeriskt tangentbord samt en Teletype elskrivmaskin, som används för kommunikation med datorn.

Den ena datorn används för maskinstyrning, navigation och styrning, medan den andra ingår i ett automatiskt lasthanteringssystem. Kopplad till den förstnämnda är en fullständig uppsättning av Kockums elektroniska kontroll- och reglerutrustningar för gång med tidvis obemannat maskinrum.



Längst ner på bilden ser man propelleraxeln och uppe till höger maskinkontrollrummet.

Bland nyheterna inom maskinrumsautomatiken märks en elektrisk styrenhet av Kockums tillverkning för Clyde Blowers sotblåsare. Enheten styr automatiskt sotblåsningen enligt en förinställd sekvens.

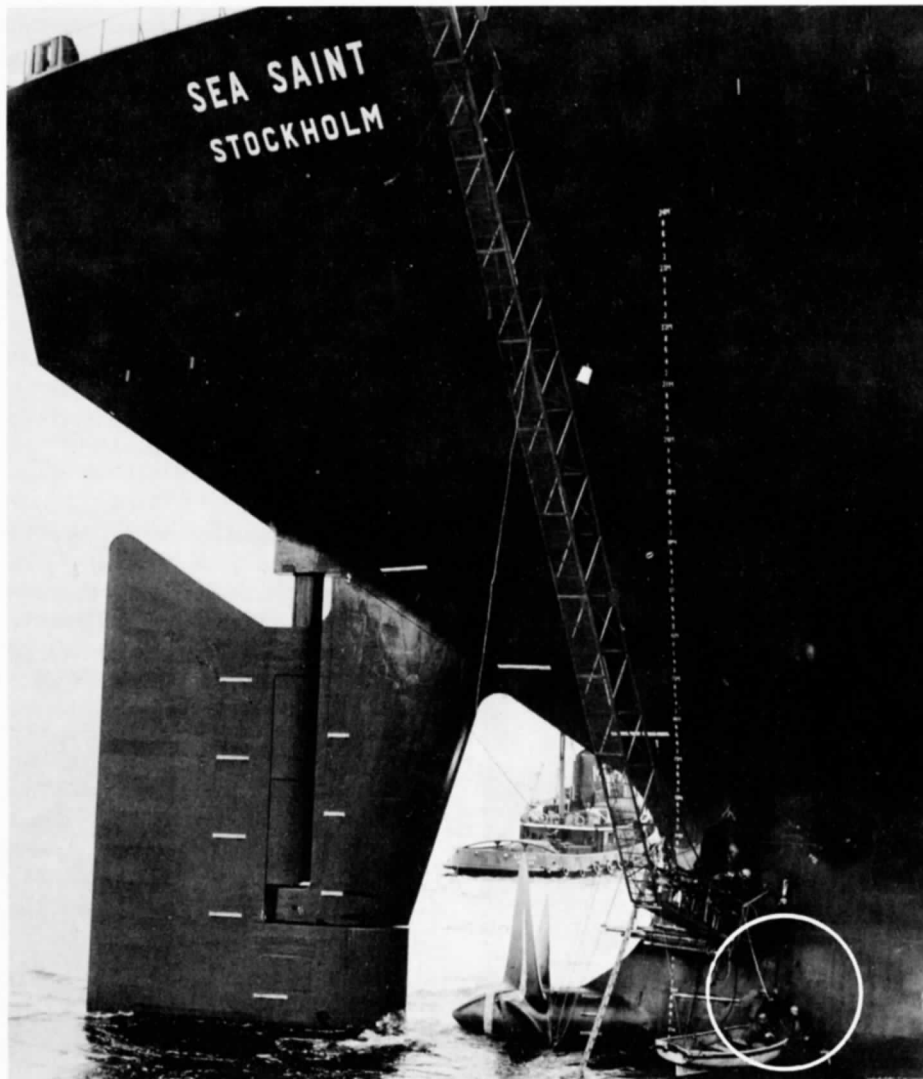
Ett Stal-Laval övervakningssystem för turbinens funktion snabbstänger den vid onormala tillstånd. Generatorsautomatik av ASEAs tillverkning startar och fasar in generatorerna efter den aktuella belastningen samt fördelar lasten mellan generatorerna. Startapparaterna för olika motorer, pumpar m.m. är samlade i anslutning till kontrollpanelerna.

Satellitnavigering

Navigation och styrning sker med hjälp av Kockums Bryggdatorsystem, som kommer att installeras i samtliga sju Salénfartyg i serien. Till datorn är kopplade system för dödräkning, automatisk Deccanavigering, storkirkelnavigering, Fouling calculator, bridge control m.m. En Magnavox MX 902 satellitmottagare är direkt ansluten till datorn. Anläggningen kompletteras av ett Sperry Collision Avoidance System för automatisk plotting.

Vid ett eventuellt haveri på den ordinarie gyrokompassen matar en s.k. Transmittering Magnetic Compass samtliga gyrorepetrar och autopiloten via en givare i magnetkompassen. TMC-kompassen är också ansluten till datorn, som jämför kursinformationen från magnetkompassen och gyron och ger larm vid allt för stor kursavvikelse. Ett utbyggt övervakningssystem med bl.a. anti-stranding system larmar vid avvikelser från den uppgjorda routen.

Vidare finns gyrokompass Sperry's helautomatiska system med autopilot och Sperry Doppler Speed Log Typ SRD 301.



Rodret väger 158 ton och har en yta lika stor som en ordinär villayta.

Forts. nästa sida

Bland övrig utrustning märks en Raytheon radaranläggning med 3 cm Relative Motion och 10 cm True Motion radar.

Telex över hela världen

Radioanläggningen utgörs av en Standard Typ ST 1610 sändare levererad av televerket. Anläggningen är placerad i ett separat sändarrum, skilt från radiohytten, varifrån sändaren kan fjärrmanövreras. En automatisk telexanläggning möjliggör telexkommunikation över hela världen. Via en väderfaksimilmottagare erhålles aktuella väderkartor från ett världsomspännande nät av väderstationer.

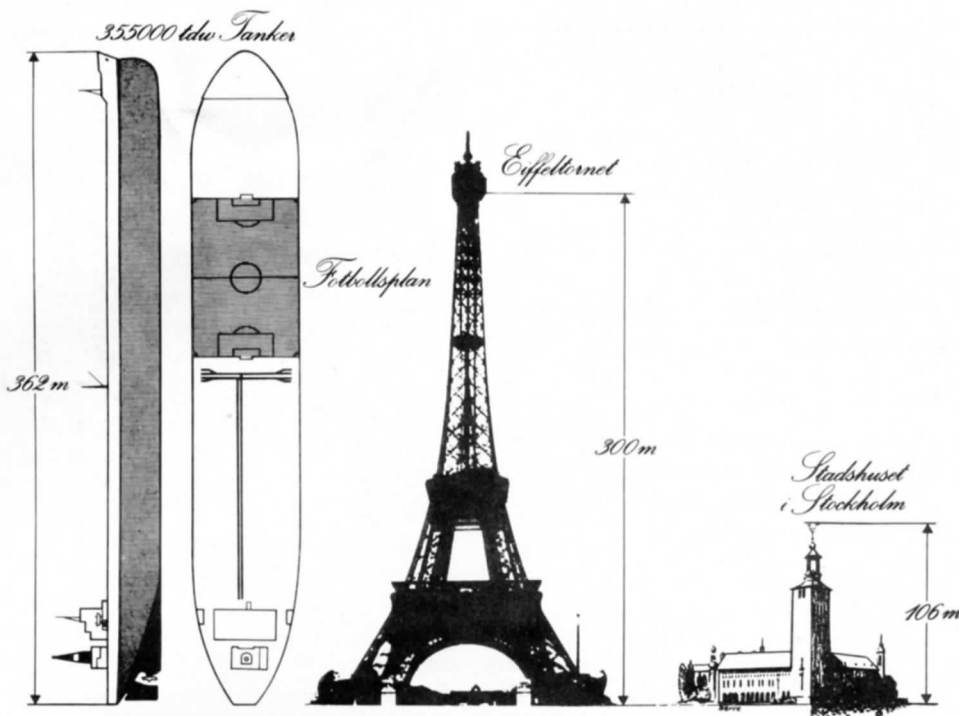
All instrumentering på bryggan är monterad i bryggpaneler av Kockums tillverkning. Dessa håller en mycket hög standard och har lackerade ståltytor täckta med en reflexfri sammetsliknande syntetfiber. På bryggan finns också TV-monitorer för övervakning vid obemannad drift av maskinrummet via två fjärrstyrda kameror.

Datorstyrd lasthantering

Den andra processdatorn ombord utgör huvudbeståndsdelen i ett datorstyrt lasthanteringssystem. Förutom vid lastning och lossning kan systemet också användas vid ballastning och tankrengöring.

Datorn läser in alla ventillägen och erhåller information om tanknivåerna från Kockums Levelmaster. Mätsystemet är egensäkert, vilket innebär att de strömmar och spänningar som matas ut på däck är för låga för att orsaka gnistor. Systemet är förberett för styrning av lastsystemets ventiler, men är kopplat så att det ger rekommendationer och påminnelser om dessa står i felaktiga lägen. Vid risk för överfyllnad eller otillåtna situationer ges larm. Det datorstyrda lastsystemet ger ökad säkerhet vid lastning och lossning samtidigt som det avlastar personalen en rad komplicerade och tidsödande uppgifter.

Den mekaniska delen av lasthanteringen



En jämförelse mellan "Sea Saint" och andra storheter.

sker med hjälp av bl.a. fyra lastoljepumpar, vardera med en kapacitet av 5.500 m³/h vid en lyfthöjd av 175 m vattenspelare; ballastpumpen är på 1.500 m³/h vid 130 m vp. Lastoljepumparna är utrustade med ett automatiskt evakueringsystem, som används för länsning vid låg nivå i tankarna.

Rörsystemet är utformat för samtidig transport av två sorters olja med lastning eller lossning i omedelbar följd. Rörsystemet medger också ballastning under lossningen och länsning av ballasten under lastningen.

Inertgasanläggning . . .

Samtliga lasttankar är förbundna med en inertgasanläggning med kapaciteten 27.500 m³/h, tillverkad av Peabody och försedd med Kockums automatik. Utrustningen är placerad på styrbords sida av maskinkappen, medan alla viktigare instrument har samlats i ett särskilt kontroll-

rum så att personal och instrument skyddas mot eventuellt läckage av svavelhaltiga gaser.

. . . och Gunclean

87 vattenkanoner för tankrengöring av last- och sloptankar är monterade på däck och 30 enheter är installerade i sidotankarnas bottnar. Samtliga enheter är av typ Gunclean. Återsugning från tankarna vid tankspolning sker med hjälp av två strippingejektorer på 900 m³/h vid 30 m vp.

"Sea Saint" är utrustad med två kombinerade ankar- och förhålningsvinschar på 40 ton samt sex förtöjningsvinschar med samma kapacitet.

40.000 hk – 15,5 knop

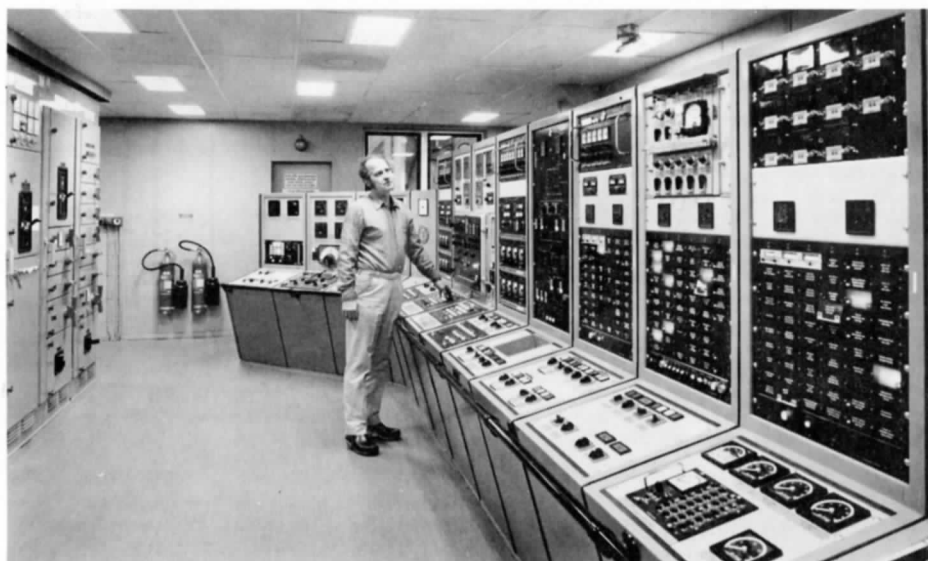
Fartygets maskineri utgörs av en Kockum-Stal-Laval turbinanläggning, som utvecklar cirka 40.000 hk vid 86 varv per minut. Kontrakterad fart vid full effekt och fullt djupgående är 15,5 knop.

Ånga erhålles från två vattenrörspannor med en kapacitet av 91.000 kg/h. Elektrisk kraft genereras normalt av en turbogenerator på 1.700 kw. Vidare finns två dieselgeneratorer på vardera 1.280 kw samt en nödströmgenerator på 120 kw.

Hela maskinanläggningen är utformad för obemannad drift och kan styras från bryggan.

Nya färger

Saléns gör med "Sea Saint" ett avsteg från sina traditionella rederifärger – grått skrov med vitt däckshus målade i flera skikt – till förmån för ett mer ändamålsenligt färgsystem. Detta innebär att skrovets utsida och däckhuset är målade med två skikt rödbrun tjärepoxy levererad av International med anti-fouling på undervattensskrovet. Däckshuset är täckt med två lager



Maskinkontrollrummet med övervaknings- och alarmpanel till höger.

T/T "Sea Saint"

Dödvikt	356.000 tdw
Längd över allt	362,00 m
Längd mellan pp	350,00 m
Mallad bredd	60,00 m
Djupgående	22,33 m
Lastkapacitet	441.422 m ³
Pumpkapacitet	4 x 5.500 m ³ /h
Kontrakterad fart	15,5 knop

cremegul polyuretan med finish. Under provturen lossade en hel del av antifouling-färgen från skrovet. Orsaken till detta är ännu inte fastslagen.

Mindre buller

Däckshuset är konstruerat för att uppfylla kommande svenska normer för högsta tillåtna bullernivåer. Högsta ljudnivå i hytterna är 55 dbA och i dagrummen 65 dbA. De låga ljudnivåerna uppnås genom en ny väggkonstruktion av folierad plåt med mellanlager av mineralull. Denna har aldrig tidigare använts genomgående på ett svenskt fartyg. I ljuddämpande syfte har vidare kylmaskiner för proviantförråd överförts från inredningen till maskineriet och fläktarna för maskininstallationen har flyttats till maskinkappens förkant.

Poolen i däckshuset

"Sea Saint" är utrustad med bastu, hobbyrum, bordtennisrum, gymnastiksal och biograf, med plats för 35 personer. Biograflokalen är också avsedd för att användas som undervisningslokal.

Swimming-poolen, som på Kockums tankfartyg hittills har varit placerad vid maskinkappen, har flyttats till däckshuset. Härigenom räknar man med att uppnå en högre utnyttjandegrad. I anslutning till poolen ligger en inbyggd veranda med ett exteriört fritidsdäck.

För underhållnings-, informations- och undervisningsändamål har två färg-TV-mottagare installerats ombord. En mottagare återfinns i den ena av fartygets barer, en i vardera dagrummet och en i biografen. I biografens projektorrum finns en videobandspelare från vilken sändning av kassetprogram kan ske till samtliga mottagare. Ombord finns vidare en centralradioanläggning för distribution av direktsända och inspelade radioprogram till samtliga bostadshytter och allmänna uppehållsplatser.

Kylskåp i alla hytter

Däckshuset har en total inredningsyta av 2.000 m². Samtliga hytter har egen toalett, dusch och tvättställ. De har också plats för en extra säng för eventuella medföljande anhöriga. Samtliga bostadsutrymmen är luftkonditionerade och försedda



Verandan på C-däck är rymlig och bekvämt inredd med fönster ut mot swimming-poolen. Verandan, baren, bion är gemensam för alla ombord.



Biografen har 35 fasta biofåtöljer. Där finns också TV och utbildningsutrustning.



Baren ligger mellan verandan, dagrummen och swimmingpoolen.



Manskapshytterna är 16 kvm stora.



Ekonomiföreståndarens daghytt är rymlig och behagligt inredd.

med heltäckningsmattor. Alla hytter har kylskåp, radio och lokaltelefon. Den väggfasta soffan i hytterna har tagits bort till förmån för en läsfotölj. Möbler och färger har ägnats särskild omsorg liksom val av konst. Boendemiljön har utarbetats i samråd med ombordanställda och deras organisationer, vars önskemål i stor utsträckning kunnat tillgodoses.



Styrhytten sedd från babord.

30.000 tons bulkfartyg till torrlastrederiet

För första gången i Salens snart 60-åriga historia har rederiet tagit leverans av ett fartyg byggt i Japan. Det skedde den 14 november när m/s "Atlantic Wasa", ett bulkfartyg om 30.470 ton dw., levererades från Usuki Iron Works, Saiki Shipyard i Saiki. Men det var inte det första japanbygget i Saléns ägo. I samband med Rexfusionen 1967 övertogs malm/tankfartyget "Sea Swallow" om 39.000 tdw, nyligen såld till Panama.

"Atlantic Wasa" har en total längd av 178 meter och är byggd med fem lastrum varav 3:ans lastrum även går att använda som ballasttank, samtliga luckor utrustade med McGregor-luckor av foldingtyp. Fartyget har en konventionell Thomson-

rigg, som har fördelen av att vara lätt manöverbar och därför ofta väljs för lumber carriers.

"Atlantic Wasa" var ursprungligen beställd av ett tyskt rederi att seglas under liberianskt flagg och det har därför varit nödvändigt att vidta en hel del ändringar i bostäder, skyddsanordningar etc. för att fylla svenska krav. Hon har dock fått behålla mycket av den ursprungliga japanska utrustningen. Så är t.ex. all hennes navigationsutrustning av japanskt fabrikat. Vidare finns på bryggan två st. 3 cm radaranläggningar, ekolod och Decca – den senare levererad från Sverige. Fartyget har även väderfaksimil.

Huvudmaskinen är en Sulzer 7RND68 om 11.550 hk, tillverkad på licens i Japan. Tre hjälpmotorer av japansk typ, som från början väckte betänkligheter har senare visat sig helt tillförlitliga.

Vad gäller fartygets inredning har de ursprungliga ritningarna fått ändras en del. Det innebär bl.a. att varje par manskapskhytter har ett litet förrum med toalett på ena sidan och dusch på den andra. Några manskapskhytter har egen toalett och dusch i likhet med samtliga befälshytter.

Mässarna för manskapet är ganska rymliga, smakfullt och väl inredda, medan befälsmässan är något mindre. Köket har japansk utrustning, vilken skiljer sig från svensk köksutrustning till vissa delar, men den rapporteras fungera väl.

En del förbättringar, kompletteringar och nyanskaffningar av utrustning och inredning kommer att vidtagas vid första lägliga tillfälle.

"Atlantic Wasa" är det första av torrlastrederiets fartyg under svensk flagg som har en ny färgsättning: svart skrov, mycket mörkrött däck, vita däckshus och vita master.

M/S "Atlantic Wasa" Nybygge 1170

Klass: Lloyd's Register 100 A I LMC

Dödvikt	30.470 lt
Brut	19.203
Nrt	10.915
L.ö.a.	178 m
Bredd	26,8 m
Djupgående sommar	10,66 m
HM Sulzer 7RND68	11.550 bhp
Fart	15 knop
Lastkapacitet	1.365.260 kbft

Fartyget skall normalt ha 30 mans besättning, varav 11 är befäl. Befälhavare är Karl-Erik Persson och maskinchef Jan Lennqvist som f.ö. utfört ett utomordentligt arbete under fartygets tillblivelse. Jungfruresan går från Australien till Italien.



Fartygets gudmoder, fru Rut Axell, maka till VD i Salen & Wicander, Göran Axell, och varvets chef, direktör Aratani.



Ceremoni vid kölsträckning den 25 maj 1974



Fraktmarknaden

Kyl

Kylrederiet har haft en tillfredsställande sysselsättning för fartygen under november.

Torrlastmarknaden för kylfartygen har visat tecken på nedgång och minskad efterfrågan under senaste månaden. Detta tillstånd anses vara säsongsbetonat och en förbättring förutses igen under januari månad nästa år.

Ett antal fartyg har fraktats för citrus med marockanska befракtare för perioden till slutet av februari. Frakterna är tillfredsställande.

Noboa har tagit ett flertal fartyg av oss för bananer till Arabiska viken. Förutom en markant ökning av bananimporten huvudsakligen till Iran har länder i detta område även köpt citrus och äpplen. SRS har fraktat en del tonnage för sådana laster.

Två långtidsavtal har slutits, dels med United Brands, dels med Sunkist. Banankontraktet omfattar ca 18 milj. kartonger till kontinenten och citruskontraktet med Sunkist ca 15 milj. till kontinenten samt Fjärran Östern.

Tank

Trots att vintern är i annalkande och att man normalt sett skulle ha haft ökande efterfrågan på tonnage med en högre fraktnivå som följd, är situationen idag precis tvärtom. Det finns större tillgång på tonnage än någonsin tidigare och mycket få laster att tillgå, samtidigt som alla lager i Europa, Amerika och Japan är mer än välfyllda, vilket kännetecknas av att Japan bl.a. exporterar fueloil till priser som intresserat ett flertal köpare i Europa.

Dagens marknadsfrakt för en VLCC från PG ligger nu på WS 32,5 och för 80/100.000-tonnare på WS 37,5/45 för lossning Europa/Amerika

Efter det att Exxon för en månad sedan fraktat ett nybygge på 377.000 ton på 72' djupgående vid ankomst europeisk hamn till \$ 0.83 = WS 46 för 12 månaders T/C från februari 75, har samma befракter tagit en 263.000-tonnare för 3 års T/C med början i april 1975 till \$ 1.25 = WS 51. I övrigt har periodmarknaden varit mycket lugn och inaktiv.

Det låga fraktläget har föranlett flera redare att lägga upp mindre enheter och i vissa fall söka sig sysselsättning i spannmålsfarten.

Torrlast

Marknaden nådde under hösten sin topp i mitten på oktober. Fortfarande finns det emellertid många förslag till resor som betalar bra, åtminstone för ton-

nage i den storlek som finns på torrlastrederiet. För större tonnage har den inbrytning som OBO-fartygen gjort på torrlastmarknaden betytt en påtaglig nedgång. Sålunda betalades för denna storlek för en last spannmål från Gulfen till kontinenten \$ 11.50 i mitten på oktober, en frakt som nu ligger i \$ 8. - till \$ 8.75 för prompta positioner. De större fartygen dominerar nu helt denna marknad, där man för inte länge sedan ansåg att en 40.000-tonnare var gränsen uppåt. Andra områden där de stora båtarna slagit igenom är St Lawrence, varifrån nyligen en 95.000 tons last spannmål fraktades till Karachi. Till Indien har för övrigt på sistone en hel del stora fartyg fraktats.

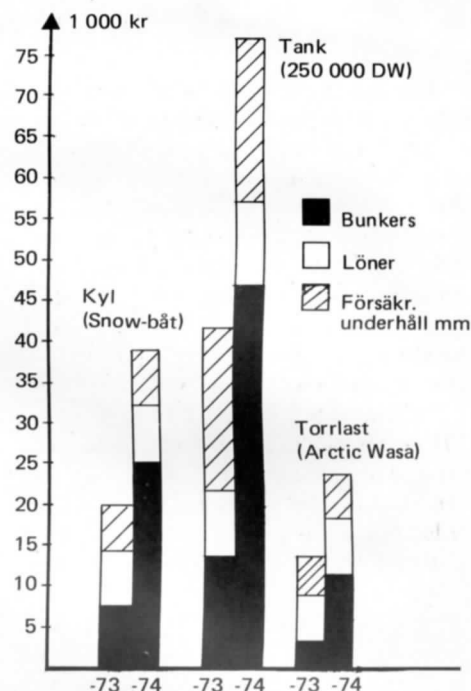
Även om för närvarande lasttillgången för bulkbåtar på upp till 30/40.000 ton är god och frakterna tillfredsställande märks dock hos många befракterare en påtaglig försiktighet att binda upp sig för kontrakt till frakter som ligger någorlunda i samklang med dagens. Om inte en betydande fraktreduktion erhålles tror man sig i många fall kunna uppnå bättre resultat om man fraktar resa för resa. Av samma anledning önskar nu många redare täcka in en del av sitt tonnage vilket dock ofta går trögt då man trots allt tvekar att acceptera den inkomstreduktion, som i så fall är nödvändig.

Stor osäkerhet om vad nästa år skall föra med sig råder inom torrlastmarknaden, men med den tonnagesammansättning Saléns har och den möjlighet som det mindre tonnaget har att arbeta in sig på mer udda destinationer och laster ser vi dock med tillförsikt på den närmaste framtiden.

Bunkers

De höga oljepriserna, den vikande konjunkturen och det delvis för årstiden varma vädret här och på kontinenten har minskat oljekonsumtionen i jämförelse med samma period förra året. Någon brist på råolja märks inte och ett överskott på bränsle har uppstått under sommaren och den tidiga hösten. Lagren av destillat (marine diesel och gasoil) är överfulla och detta läge har skapat obalans i produktionen. Efterfrågan på tunga oljor har ännu inte minskat i samma omfattning och obalansen i raffineringsprocessen är en av orsakerna till att raffinerierna inte körs med full kapacitet.

Detta påverkar naturligtvis marknadsföringen. För närvarande är priserna på destillat pressade, trenden pekar nedåt. Tjockoljan däremot går upp avsevärt i alla hamnar, med undantag av de japanska. Marknaden har alltsedan oljekrisen varit säljarnas och några större rabatter på "posted prices", som sätts lika av oljebolagen, har inte kunnat uppnås.

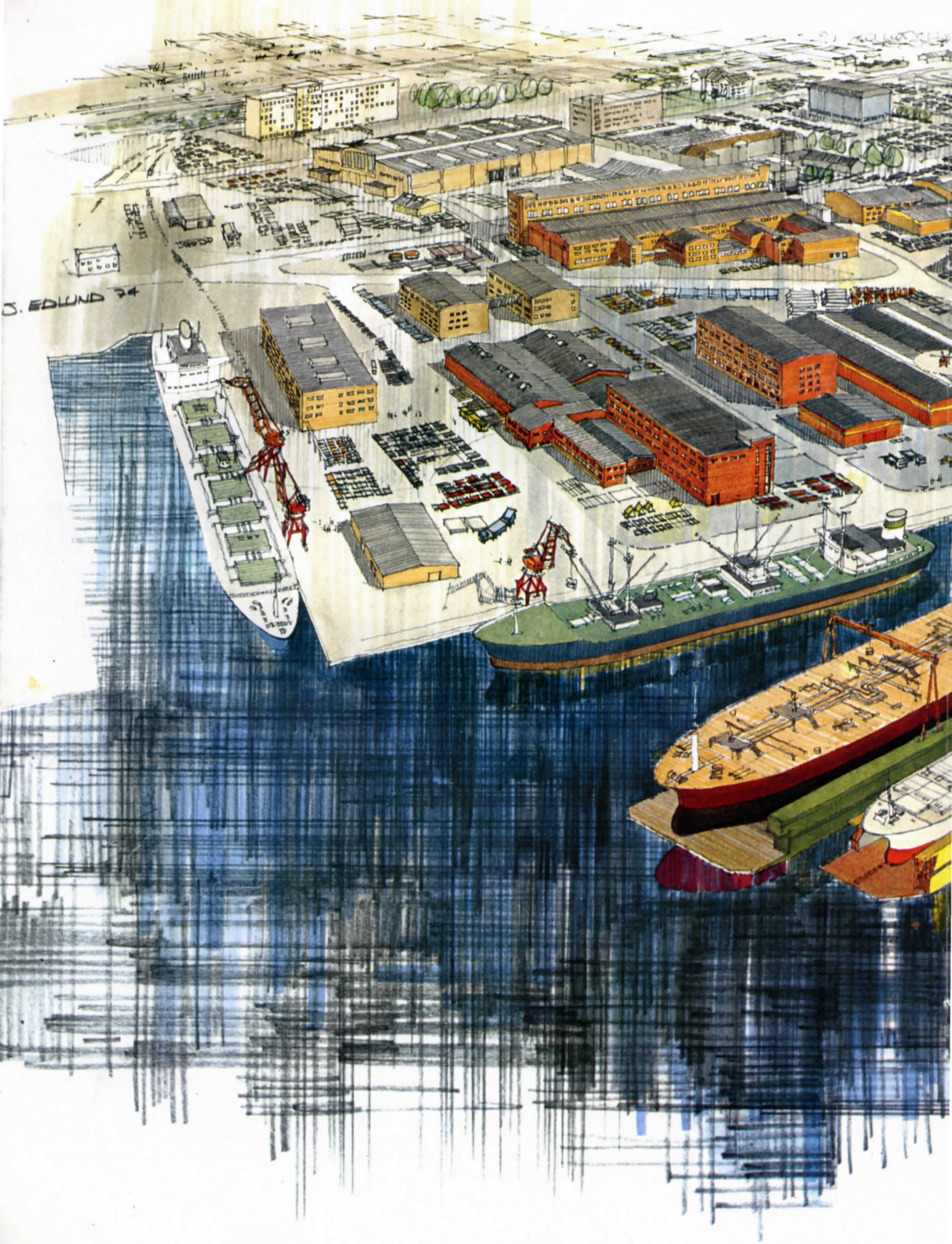


Av diagrammet ovan framgår med all tydlighet hur kostnaderna för bunkers skjutit i höjden under 1974.

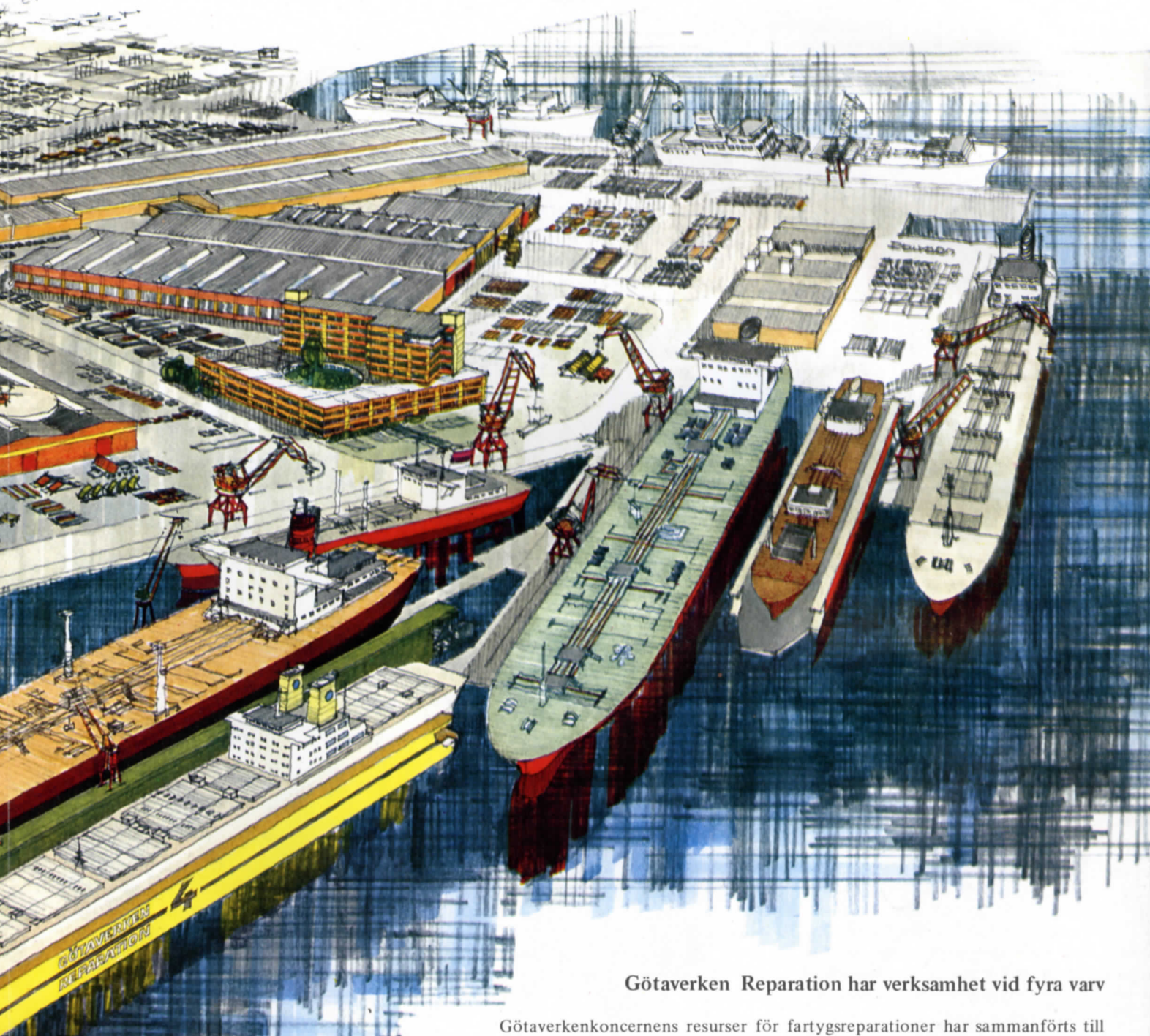
Prisutvecklingen på den internationella sjöfartens och flygets drivmedel är inte påverkad av nationella restriktioner, och man måste räkna med att med kort varsel få känna på såväl varje höjning av råoljepriserna som följdena och uppkomna eller skapade bristsituationer.

Priserna på 1500 sec. RW 1 har under sensommaren och hösten pendlat mellan S 65 - 75 (före krisen S 15-20) I november höjdes "posted prices" med 6-8 dollar per ton och som orsak angavs OPEC:s dyrare råolja. De lokala marknaderna på kontinenten och i Italien följer efter. Av stapeldiagrammet framgår att drivmedlen numera har blivit dyrare än sammanlagda kostnaden för löner, försäkringar och underhåll, d.v.s. dagskostnaden. Särskilt markant är detta för de stora tankfartygen. T/T "Sea Saint" bunkrade 12.000 tons i Malmö i slutet av november för en rundresa till Arabiska viken: pris 3.400.000 kronor.

Götaverken Cityvarvet — 1976 nor



...ra Europas största reparationsvarv.



Götaverken Reparation har verksamhet vid fyra varv

Götaverkenkoncernens resurser för fartygsreparationer har sammanförts till en division, Götaverken Reparation. I divisionen marknadsförs och fördelas reparationer vid fyra av koncernens varv: Götaverken Cityvarvet i Göteborg, Götaverken Finnboda i Stockholm, Götaverken Öresundsvarvet i Landskrona och Götaverken Sölvesborg. Götaverkens samlade reparationsresurser är avsevärda och omfattar 17 flyt- och torrdockor. Vidare har man kapacitet att torrsätta fartyg på upp till 80.000 ton dw.

I reparationsdivisionen ingår Götaverken Cityvarvet i Göteborg och Götaverken Finnboda i Stockholm, det helägda dotterbolaget El-Marin i Göteborg, Götaverkens andel i EGGS (Electrolux Götaverken Global Ship Services) samt tankrengöringsstationen "Renare Hav" i Göteborg. Götaverken Öresundsvarvet och Götaverken Sölvesborg ingår inte formellt i divisionen men deltar i alla delar av det samarbete som rör reparationsverksamhet.

Götaverken Reparations största enhet – Götaverken Cityvarvet i Göteborg – undergår just nu en omfattande modernisering och utbyggnad. Skissen ovan visar hur Cityvarvet kommer att se ut när det står klart i början av 1976. Cityvarvet kommer då att vara norra Europas största reparationsvarv med kapacitet att torrsätta fartyg på upp till 200.000 ton dw.

"Spanish Wasa" till torrlastrederiet

Saléns torrlastrederi har långtidschartrat m/s "Spanish Wasa", ett nybyggt bulkfartyg om 27.000 tdw (meterton). Fartyget är byggt av Astilleros Espanol S.A. i Sevilla och levererades till ägarna, Whitwill Cole & Co Ltd, Bristol, den 27 november 1974.

"Spanish Wasa" har sju lastrum och är försett med fyra däckskranar om 15 ton vardera.

"Spanish Wasa" är på 15.505 brutto-registeron, är 183 meter lång, 22,4 meter bred, har ett djupgående av 10,5 meter och en fart av 15,5 knop. Lastkapaciteten inkl. vingtankar är 1.264.068 kubikfot.



"Spanish Wasa" har som synes akterut s.k. kryssarstäv.



Fartyget döptes den 6 november av fru Maud Borelius, maka till chefen för Cementa, direktör Sven Borelius, Malmö. Från vänster på bilden ses en katolsk präst, som stänker vigvatten på fartyget, därtill fru Borelius, varvschefen, direktör Alejandro Ley Alvarez, Sture Ödner och Sven Borelius.

Person-Nytt

Fil. kand. *Anders Håkansson* har tillträtt en befattning som personalchef vid Salén Reefer Services AB. Han kommer närmast från Siemens AB, där han var utbildningschef med ansvar för företagets personalutveckling.



Anders Håkansson

Dödsfall

Ingenjör *Lars Malmqvist*, Kristinehamn, omkom den 20 november, när ett flygplan av typen Boeing 747 störtade strax efter start från Nairobi. Den omkomne, som var 29 år gammal, var på väg till Kapstaden, där han skulle mönstra på t/t "Sea Sovereign" som maskintekniker. Sammanlagt fanns 157 passagerare ombord, varav 71 omkom.



Lars Malmqvist

Den 21 november avled medarbetaren vid Salén Reefer Services *Max Fritz* i en ålder av 81 år.



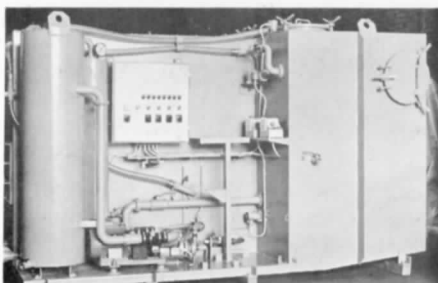
Max Fritz

Stort intresse för reningsverk från Salén Vattenvård

Salén Vattenvård AB heter ett företag som bildades 1973 inom Salén & Wicander-gruppen för att vidareutveckla och exploatera en idé till ett marint vattenreningsverk som framtagits inom Salén & Wicander. Företaget, som sysselsätter sju personer, handhar såväl utveckling som konstruktion och försäljning av kompletta reningsverk.

Grundprincipen, som i flera avseenden skiljer sig från den som används i andra reningsverk, utvecklades ursprungligen speciellt med sikte på marinmarknadens behov av ett kompakt och snabbt arbetande verk, som dessutom var okänsligt för variationer i arbetsbetingelserna. Sedan tekniken etablerats för marint bruk har även landapplikationer utvecklats, såväl för industriellt som kommunalt avloppsvatten.

På marinsidan har hittills ca 65 verk sålts, huvudsakligen till skandinaviska varv, men ett växande intresse noteras från olika håll över hela världen. Bland den senaste tidens order märks en anläggning för 1.700 personer för Finn-



Så här ser ett Standard Neptumaticverk ut avsett för 50 personer.

lines under byggnad varande passagerarfärja "Finnjet". Deltagandet i koncernens monter vid "Sudotechnika"-utställningen i Leningrad hösten 1973 har också börjat ge utdelning och har nyligen resulterat i order för tre ryska isbrytare och diskussioner om kommande större order.



Salén Vattenvård AB:s logotype

En bragd

"Beckmörkt, lågt molntäcke och regnbyar — omständigheterna kunde knappast ha varit sämre" skriver L.H. Blomquist, befälhavare på kylfartyget "Snow Flower" som en kommentar till en händelse som inträffade nyligen, när fartyget passerade Durban. En ung besättningsman, lättmatros Lars Dahlström, hade drabbats av Polyneurit, som av rådfrågade läkare bedömdes kräva sjukhusvård. Därför kontaktades sydafrikanska myndigheter, som ordnade att en helikopter kom ut till fartyget trots de urusla väderleksförhållandena och hämtade den sjuke. "Allt avlöpte lyckligt och man måste ge en eloge till SAAF:s 27:e flygförband, som utförde hämtningen" skriver kapten Blomquist.

Och det bästa av allt: under läkarvård förbättrades den sjukes tillstånd snabbt och han är nu nästan helt återställd. Men när han fördes iland med helikoptern var han totalförklarad.



En specialgjord sele sätts på lättmatros Dahlström, som en stund senare firas upp till helikoptern en bit ovanför däck.

Många GV-motorer i Kinas handelsflotta

I Folkrepubliken Kinas statliga rederi finns det idag cirka 40 fartyg som drivs av Götaverkenmotorer. Totalt representerar de så mycket som 40% av hela den kinesiska handelsflottan. De allra flesta av dessa fartyg är second-hand-tonnage, men några är nybyggda, bl. a. av Rauma-Repola. Kina uppges vara intresserat att köpa ytterligare många andrahandsfartyg.

För Götaverken innebär de kinesiska fartygsköpen intressanta objekt vad avser såväl reparationer som reservdelar.

Blixtattack i Dubai

Kjell Blixt, chef för assurancesavdelningen på Saléns, var ute för ett vådligt äventyr för kort tid sedan, ett äventyr som han dessbättre undkom med blotta förskräckelsen. Följande hände:

Kjell hade rest med en av Cargolux' DC 8-or till Hong Kong i tjänsteärenden och planet hade på återväg därifrån mellanlandat i Dubai i Saudiarabien för att tanka. Det var på kvällen den 21 november. När planet var fulltankat och den isländska besättningen gjorde klart för take-off, landade ett BOAC-plan på väg från London till Fjärran Östern. Det skulle tanka och byta besättning. En del passagerare lämnade planet, andra — huvudsakligen kvinnor och barn — satt kvar. I det skedet sågs plötsligt tre kpistbeväpnade män komma rusande ut ur stationsbyggnaden, vilt skjutande omkring sig, med kurs mot BOAC-planet, som de bordade i några raska språng uppför trappan till främre delen av planet.

En av de brittiska piloterna, som just hade lämnat planet, rusade fram till Cargoluxplanet och bad dess pilot anropa stationsbyggnaden med bön om polis- och militärhjälp. Pilotens nödrop uppfattades i tornet, varefter samtliga vid Cargoluxplanet sprang mot stationsbyggnaden. Då öppnade kaparna — det hade nu gått upp för alla att det var fråga om en regelrätt kapning — eld mot de springandes ryggar. Just när Kjell Blixt nådde fram till stationsbyggnaden ven en kula förbi honom och slog in i betongväggen hårsmånen från hans huvud. I en korridor inne i stationsbyggnaden sprang Blixt emot en kpistbeväpnad soldat, som under några tumultartade ögonblick först uppfattade honom som en av kaparna och gjorde sig skjutberedd men strax därefter fick situationen klar för sig. Under tiden hade kaparna fått full kontroll över BOAC-planet.

Efter fem — sex timmars parlamentarande gick myndigheterna med på att tanka kaparplanet och förse det med en ny pilot. Därefter lämnade planet Dubai för att så småningom landa i Tunis, där som bekant upplösningen på dramat skedde. Kvar på plattan i Dubai låg en svårt skadad städare och inne i hallen togs två skottskadade flygvärddinnor om hand.

Nästa morgon kunde Cargoluxplanet lämna Dubai — med 5 kulhål i olika delar av flygplanskroppen. Men allt gick sedan väl under den återupptagna resan till Luxembourg med last av siden från Orienten.

Ny bockkran på Götaverken Finnboda

Före årets slut tas en ny bockkran i bruk på Götaverken Finnboda. Den reser sig nu över nybyggnadsbädden, där den första av två beställda produkttankers om 31.000 ton börjar ta form. Kranen är 40 meter hög och lyfter 2 x 50 ton och är av Muncks i Bergen fabrikat. Själva stålkonstruktionen är tillverkad på Finnboda efter ritningar och anvisningar från Muncks.



Den nya bockkranen är anpassad till varvets nybyggnadsbehov

Kassett-TV

Har ni ombord några problem, önskemål eller idéer beträffande kassett-TV, är vi inom Saléns TV-grupp väldigt intresserade av att få kontakt med Er. Tveka därför inte att höra av Er. Brita Troell på Informationsavdelningen är den som är ansvarig för kontakterna mellan Er till sjöss och TV-gruppen och hon står i ständig kontakt med Valfärdsrådet. Eftersom verksamheten ännu är i sin linda är vi fullt medvetna om att det finns mycket att göra.

Vid årsskiftet kvarstår kassettutrustningen att levereras till 9 Salén-fartyg, varav tre är likströmsfartyg.

Videobox nr 5 från Valfärdsrådet med 10 kassettprogram har nu kommit ut. Den är kopierad i 20 exemplar, som distribueras till utbytescentralerna i Antwerpen, Bilbao, Cape Town, Dubai, Göteborg, Kobe, London, New York, Rotterdam, San Francisco, Singapore och Sidney.

Valfärdsrådet meddelar att inga veckoprogram kommer att sändas ut för veckorna 51 och 52. Första kassetten nästa år kommer att innehålla en årskrönika för 1974.

Saléns pensionärer på heldagsträff

Måndagen den 21 oktober var drygt 40-talet pensionärer, såväl tidigare kontors- som fartygsanställda, samlade till en heldagsträff i Stockholm. Från skilda delar av landet kom pensionärerna resande för att delta i arrangemanget som var det första i sitt slag i rederiets annaler.

Träffen inleddes med morgonkaffe på Riddargatan 17, där SRS numera håller till, och visning av Saléns bildspel. Pensionärerna informerades om olika förmåner i företaget varefter man embarkerade en sightseeingbåt för färd Djurgården runt till Wasavarvet, där en unik film om Sven Salén, sammanställd till dennes 65-årsdag av Olle Hellbom, visades. Efter lunch på Tre Lejon och visning av Wasavarvet embarkerades en buss, som förde gästerna på en rundtur i Stockholm med omgivningar. Bl.a. passerades den tomt, där Saléns nya kontorshus skall byggas.

På kvällen var alla samlade till middag på Styrmansgatan 2, då även en del av de i tjänsten äldre kontorsanställda var med. Middagen avslutades med att Sture Ödner berättade om koncernens verksamhet idag och lite om hur det var för 25 år sedan, när han började i företaget. Tacktal hölls av Albert Pehrson från Göteborg, nestorn bland Saléns befälhavare.

Enligt mångas utsago var pensionärsträffen lyckad i alla avseenden och uppskattad. Avsikten är därför att låta den bli tradition. En gång varje år kommer rederiet alltså åter med en inbjudan – om det blir på våren eller hösten är ännu inte bestämt.

På denna sida och nästa visar vi ett bildsvep från pensionärsträffen.



Med båt gick färden runt Djurgården till Wasavarvet. Vädret var inte det bästa men, humöret var det inget fel på.



Kaptén Fritz Bratting ger Bosse Sundblad en eloge för dennes arrangemang av pensionärsträffen.



Många hade inte tidigare sett regalskeppet Wasa och därför blev visningen mycket uppskattad.



"Rolling home, rolling home across the sea." I samband med den avslutande middagen på kvällen sjöngs, som sig bör när shipping-folk träffas, chanties så att det ekade.



Anna Pettersson och Sture Ödner hade många minnen att prata om. Anna var med redan när Salens höll till i Frihamnen och på Strandvägen 7A, då firman flyttade till Styrmansgatan 1949.



Kaptener som möts: Albert Pehrsson, född 1886, i samspråk med Sven Hedberg.

Forts. "Rapport från Rederiledningen"

takt är kostnaden för sjöpersonalens hemresor. Därvid ifrågasattes om inte sjöpersonalen borde ha viss valfrihet att förlänga tjänstgöringsperioden några månader och exempelvis få viss kompensation för inbesparing av sin resekostnad. Det påpekades att kostnaderna för Liberiafartyg är betydligt lägre än våra samt diskuterades möjligheterna att påverka myndigheterna att sänka sjömansskatten.

Rekrytering av sjöpersonal

Annonser "Gamla Sjöbjörnar" medförde ett stort antal förfrågningar. Omkring 200 personer har insänt ansökningshandlingar och ca 30 av dem har hittills anställts. Resultatet av annonskampanjen kan betraktas som gott.

Resor till och från fartyg i hamn

I syfte att underlätta för sjöpersonalen att förflytta sig till och från fartyg i hamn beslutades att mäklarna och befälhavarna skall kontaktas av rederiet i dessa frågor.

SPK-avgifter

Sedan uppgift om SPK-avgiftens storlek slopats på löneavräkningsbeskeden har önskemål framkommit om att någon form av redovisning skulle ske till den anställde. Mötet beslutade att telegrafisten skulle sköta denna uppgift i enlighet med ett informationsblad som skall distribueras.

Rapport från informationsavdelningen

Här diskuterades bland annat SjöfartstV, programservice och rederiets möjligheter att göra egna program. Ett förslag att utge ett informationsblad vid sidan av Salen-Nytt avlogs.

Försäljningen av aktier i Salénrederierna AB

Här lämnades en redovisning, av vilken bland annat framgår att ca 37% av sjöpersonalen, ca 86% av kontorsanställda och ca 18% av anställda vid varven har köpt aktier.

Användning av medel avsatta till arbetsmiljöfond och särskild investeringsfond

Här diskuterades väsentligen förslag på hur man skall kunna använda pengar från arbetsmiljöfond. Härvid framkom att då det gäller kontorsanställda pengar skulle kunna användas exempelvis i samband med kontorsbyggnationen och då det gäller sjöpersonal exempelvis för förbättring av ljudisoleringen på vissa ställen av fartyg.

De anställdas representanter i Rederiledningen

Ordinarie	Suppleant
Sixten Ackermark Kontorsanställda	Gunnar Lindbergh Kontorsanställda
Göran Smedberg Sjöfolksförbundet	--- x/ Sjöfolksförbundet
--- x/ Fartygsbefälsf.	Mauritz Rosenqvist Maskinbefälsf.

x/ Den som tidigare utsetts har slutat sin anställning vid rederiet och ersättare har ännu icke anmälts av fackförbundet.

På kryss med Sven Salén

Av Evert Taube

En kulen kväll i Jämtlands fjäll. Just i den trakt där någon av mina förfäder, vilken det nu var, frös ihjäl med Armfelts karoliner, löpte jag för livet på mina kantslitna björkskidor i min årsbroder skeppsredaren Sven Saléns hickorispår på väg till Storlien.

Trots att vi hade en halv snöstorm från Atlanten stick i stäv valde Sven naturligtvis den våldsammaste vägen över fjället. Hans bror doktor Ernst Salén hade nyss räddat mitt liv genom att bota mej för en astmatisk bronchit som hängt efter från min strapatsrika ungdom. Jag levde ännu i återhämtningens tecken men Sven kom fulltränad från Alpernas slalomskolor och långturer i Norges fjäll och där jag nu rände efter honom som en arg lapp efter vargen sa jag till mig själv att nog har dessa båda berömda bröder en verkligt omfattande betydelse i min tillvaro för den ene räddar mitt liv och den andre sätter det på spel.

Yrsnön stod som saltstänk ikring mej och tårarna som den vassa vinden pressade ur mina ögon frös till is i ögonhåren. Jag drogs med en sensträckning i högra foten och en stukad handlov som värkte och när jag då och då skymtade Svens seniga figur långt före mej bland yrsnöns bränningar uppe på kalfjället så mumlade jag:

— Gno på du, din tusan, för här har du en som i grunden är uthållig och när jag kommer över det här och — puh! — kommer i trim — puh! puh! — ska du inte löpa ifrån mej i *längden*, nå då — aj! puh! — och vänta — nej, ränn på du bara tills jag — oj! — kommer i form — aj! så ska jag minsann inte segla gast med dej — puh! puh! — nå du, din flygfisk, jag ska — oj, nu bär det stört utför! Och isgata, oj, oj — — nermörkt, vart bär det? Plog, plog va' de — nej, herregud, är detta slalom — sjutti kilometer minst och vart

Med författarens tillstånd hämtat ur hans bok "Med skum om bogen", utgiven 1939.

tog Sven vägen — — det här går — — aldrig — väl —

Kratsch! Bom!

Jag föll. Jag trodde hjärtat skulle spricka. Det var ruskigt, — ruskiga sekunder — — men jag fixerade min tanke, mitt liv, på *cardiogrammet*, mitt fina cardiogram som doktorn hade tagit och viskade, där jag låg som en bortkastad vante: du är frisk, bara trött bara trött — — sömnig —

— *Lalaihå!*

— *Lalaihååå!*

— *La-la-la-laihåååå!!!*

— Det var Sven!

Med ens blev jag pigg igen.

— *Lalaihå*, skrek jag tillbaka och opp kom jag och iväg. Någon Sven såg jag ju inte, men jag visslade iväg utför, djärv som en örn. Plötsligt igenkände jag en bit av terrängen. Nu blev jag djärvare, djärv som en condór, och satte kurs på landsvägen Åre—Storlien.

— Jag åker min egen väg hem, tänkte jag, och kommer först! På'n igen Evert och bräck Sven!

Men det var ju lättare sagt än gjort och när jag kom till Storliens hotell hade Sven badat och klädde sig till middag medan han underhöll mej i den här stilen:

— Onödigt fett, Evert! Och du röker naturligtvis igen och säg inte att du inte tar snapsen! *Du dricker väl för fan inte pilsner!!!* Här får du en låda grapefruit. Vill du ha en flaska limejuice? Druvor ska du äta — här ska du få se på druvor! Dina skidor är alldeles uppslitna i kanterna. Hur hade du vallat idag? Det är bestämt ingen svikt i dina skidor. Tror du inte att du skulle övergå till hickori och träna slalom? Du behöver komma i form!

Efter middagen spelte vi mas med våra fruar. Sven gick ut etta i ett kör från kl. 8 till 10 och hela tiden blev jag mas och när vi sedan skulle sjunga och spela så kunde man riktigt höra hur dåligt jag sjöng, för Svens röst var klar som kristall och dessutom spelte han bättre på lutan än jag med min stukade hand.

Sven var bäst.

*

Om man idag liksom för tusen år sen skulle dela upp Sveriges innebyggare i två klasser, nämligen *befolkningen* och de *egentliga vikingarna* så skulle Sven Salén inte bli räknad till befolkningen. Det står i en gammal bok att "*befolkningen för gärna i viking på våren och återvände på hösten men de egentliga vikingarna lågo ute året om och sovo icke under sotad ås*". Sven Salén har sina rötter i Sveriges äldsta bygd, Västergötland, som mynnar ut i havet mitt för vikingarnas gamla marknadshamn — "Bränneyar", det nuvarande Brännö — Asperö — Styrö — Galtö — Käsö — Vrångö — Donsö i Göteborgs skärgård. Han hör till de egentliga vikingarna. Han ligger ute året om. Och han är okuvlig på sjön — både som seglare och sjöfartsman. Som sportsman har han spritt en ny glans över begreppet viking och hans förmåga att entusiasmera andra svenskar till stridslust och segrar på Europas kuster och bortom haven har varit epokgörande för vår segelidrott.

— Det som karakteriserar er landsman Salén, sade en engelsk seglare till mej, det är hans otålighet och hans "aerodynamiska" fantasi. Om Salén blivit född innan seglingskonsten existerade så skulle han naturligtvis blivit världsmästare i rodd. Men sedan skulle han strax ha tröttnat på årorna och uppfunnit seglet.

Det är brittiskt och bra sagt!

I den beryktade Genuaregattan 1929 seglade jag i 20 sekundmeters snöstorm, tretton graders kyla och fruktansvärd sjögång på sexan Alibaba med Sven Salén. Jag har levt på havet tillräckligt för att kunna göra jämförelser och jag undrar om sjölivet kan bjuda hårdare duster. Endast absolut kallblodiga karlar går segrande från bord ur ett sådant jobb. Det var med den dagens prestation som Sven satte Sverige på främsta plats i sexmetersklassen.

En dag var det fjorton grader kallt, snön vräkte ner från Liguriens kullar, stormen tjot. Seglingarna skulle inställas, men om *en* nation ville segla måste tävlingen äga rum.

Det blev öppen röstning.

När alla andra röstat "ingen start" kom turen till oss.

— Sverige seglar, sa' Sven.

Kungliga Italienska Yachtklubbens pre-



"... och där jag nu rände efter honom som en arg lapp efter vargen ..."

sident, markis Pallavicini, tittade åt fönstret där Bore målat sina isblommor men där man ändå kunde skymta en ångare i hamninloppet som tog sjön över sig från stäv till akter. Så tog markisen en tablett, kraxade och sa:

* – *Allora, hm, signor Salén non ha soltanto il coraggio d'un barbaro del norte ma viene anche al Mediterraneo con quattordici gradi sotto zéro. Vieni per evitare un catastrofo, a pranzare nel mio palazzo!*

Den middagen glömmar jag aldrig för på återvägen pulsade jag vilse i snön och höll på att få dela en massa lazzaroners öde och frysa ihjäl på gatan i Genua. Mina lackpumps tappade jag eller slet ut i snön, resten av silkesstrumporna hängde som sorgflor kring mina bara, blodiga fötter när jag nådde Hotel Miramare.

Men nog klädde jag om mej och dansade tango den kvällen i alla fall. Elow Kihlgren, vår generalkonsul och vårt allt i allo i Genua, hade kommit på besök. Sven och han svävade i dansens virvlar, med markisinnor och grevinnor och inte skulle dom få bräcka mej, nej!

På nerresan hade Sven och jag besökt Venedig och där hade vi fastnat med våra gondoler i packisen på Canale Grande. När vi väl kom i land igen råkade vi mitt upp i ett karnevalståg av fantastiskt utstyrd, skrikande och skrånande venezianska studenter. Sven satte genast igång ett "nordiskt spel" och så kom det sig att jag bland mina idrottsminnen kan räkna det, att ha tävlat i att slå kana på San Marco-platsens glansis i Venedig.

Sven vann.

När vi sedan skulle ut till Lido fastnade vår bil i snödrivorna. Vi fick pulsa i snö till midjan för att komma ner till Adriatiska havets strand.

Den vintern skulle man kunnat åka skidor från Medelhavet till Östersjön direkt. Vi såg ingen barmark på uppresan.

Bland kryssningar som är värda att minnas räknar jag den när Prins Axel av Danmark, Jacob Wallenberg, Sven Salén och jag utmanat varandra på enmanssegling i starbåt från Sörsundet yttre vägen till Torö vid Landsö. Därarna lottades. Jag fick den bästa, Sven den sämsta. Starten gick. Jag hade seglat hela föregående natt och inte varit ur mina blöta kläder. I sista stund före starten tycktes vinden mojna. Jag slog ut rev. Men efterhand blåste det dessvärre upp till hård bris från sjön, jag tog in mängder med vatten, båten blev rank och jag utgick ur tävlingen.

När jag kom till Torö hade prinsen, Wallenberg och Sven badat och skulle just äta middag. Svens båt hade läckt som ett såll. På halva vägen hade han fått haveri. Lovarts vant hade sprungit. Men Sven lade bi med staren och började reparera riggen – medan de båda andra seglade förbi, förstås. När riggen var klar igen måste han ösa vattnet ur båten – och så



Sven och Dagmar Salén efter segern i guldpokalseglingen 1933.

började han kryssen på nytt, nu som sista båt. Nå hur gick det?

– Jo, Sven vann.

Sven Salén, som i sin ungdom ägde en flotta av fullriggare och barkskepp som kryssade på de sju haven, kan i dag resa med sina egna passagerarbåtar mellan Californien och Japan. Han har varit och är kanske alltså vår främste segelsportsman. Men hans största insats är *kamratens* bland kamrater till lands och sjöss, kamraten som inspirerar till träning, till envishet, uthållighet och bragd lika väl som till skämt och glam, till sång och spel men som också har den äkta svenske pionjärens trofasthet mot vänner som råkat i olycka och glömska – pionjärandan från före kriget.

Jag sitter här i min stuga på Sjösala och plockar bland bilder och brev, visor, teckningar, akvareller, fotografier, sidenflaggor och andra kuriosor under rubriken "På kryss med Sven Salén" i mitt arkiv. Här sticker vi ut på Skagerack med Carl Matthiessens "Mariska" – där från Barö-sund med samma skuta. Det sjunges ombord. Isabel Ghazal-Öhman och hennes man sjunger duett! Här har "Guldpokalen" erövrats och där går vi till sjöss på Medelhavet med madame Heriots "Ailée".

Gamla "Lumme" för oss till Villinge, "Havsörnen", Svens nya skapelse och stolthet, gör manöver på Baggen. Det är mängder av strålande minnen från långfärder på hav och längs kusterna med Sven Salén.

I de bilder och vers som jag hopfogade till denne frifräsares bröllopsresa när han äntligen, som man säger om makrillen, "gick i garnen" har jag kanske fångat något av klangfärgerna i hans livs musik – den lyriska lutan och den smattrande trumpeteten:

Och våren kom! Det spratt i trädens grenar,
bofinken häckade och staren kom.
Kring diken, gärdesgårdar, bautastenar
ranunkel, tussilago stod i blom.
Det kom en blix, när bonden vände plogen
och myllan stod som bogsvall kring hans bill,
det kom en doft av urnatur från skogen
och lärkan slog högt upp' i skyn sin drill.

Från stränderna, där brustna palissader
av fjolårsvassar bredde ut sitt gull
och gäddfrun lagt sin rom i långa rader
för vårens och herr gäddans kärleks
skull –
ja, ifrån stränderna, med urtidströnnar
och vårflodstunga ängars marginal,
rakt in i Svens och Dullis lyckodrämmar
smög sagans vårblå ton ur sjö och strömmar
och vipans skrik och spovens madrigal

— — —

Över tegar och fält
skria mäsarna gällt
och som silver de glittra mot skyn,
över hästar och plog
mellan urberg och skog,
mot den vårglöna lövängens bryn.

Men längs uddar och skär
drar en sorlande här –
stålblå hjälmar med plymer i vitt!
Salta vågor och brott
skjuta dundrande skott
emot klippor av gnejs och granit.

* Herr Salén har inte bara en vikings mod men dessutom kommer han till Medelhavet med 14 graders kyla. Kom, för att undvika en katastrof, och ät middag i mitt pelats.

Forts. sidan 16

"Bort med blommor och fjun",
ropar Sven då till frun –
"havets vidd är *min* åker och äng!
Rafsa grunkorna hop!
Minst en tolv–femton knop
skall du få – och en gungande säng!"

Och om någon dam fått gunga på vågen
så är det väl fru Dulli Salén –

"På stora Ocean, på lilla Kattegatt och
långt opp i Bottniska viken", som det står
i "Byssan Lull", men så kan hon segla
också.

Och smycka en farkost.

Sven Salén var en sann skidentu-
siast. Men sina främsta lagrar skördade
han ändå som seglare, både här hemma
och internationellt. År 1927 hade han
vunnit den stora kappseglingen om
Guldpokalen i Oyster Bay i U.S.A. och
efter denna uppmärksammade seger
tilldelades han Svenska Dagbladets
guldmedalj. Ur Kristianstads läns tid-
ning för den 10 dec. 1927 klipper vi
följande notis:

Den bästa idrottspresta- tionen.

Guldmedaljen skall överlämnas den
13 dennes.

Stockholm i dag: (TT). Sven-
ska Dagbladets guldmedalj för årets
bästa idrottsprestation kommer att ö-
verlämnas till skeppsredare Sven Sa-
lén vid K. S. S:s sammanträde på
Grand hotell i Stockholm den 13 den-
nes.

Ohlsson & Skarne bygger

Saléns kontorshus

Den 21 november tecknades avtal
mellan Salénrederierna och Byggnads-
firman Ohlsson & Skarne AB (dotter-
bolag till AB Skånska Cementgjuteriet)
beträffande Saléns kontorshus i Stock-
holms city. Enligt avtalet åtar sig
Ohlsson & Skarne som generalentreprenör
att uppföra kontors- och affärs-
byggnaden i kvarteret Oxen Större
samt till kontoret hörande delar av bil-
tunnlar och tillfartsområde, det s.k.
Mästerfaret. Dessutom har Ohlsson &
Skarne samtidigt tecknat hyresavtal
för de lokalytor som Salénrederierna
inte tar i anspråk för egen räkning vid
inflyttningen 1978.

Arbetschef för projektet är över-
ingenjör Erik Skogby och platschef
ingenjör Uno Sandström.



Framgångar för Toyota i årets RAC-rally



I 1974 års mycket hårda RAC-rally,
som kördes i England i november med del-
tagande av hela världseliten, ställde Toyota
upp med tre bilar. Björn Waldegård i sin
Corolla med 1600^{cc} motor vann sin klass
och kom 4:a totalt i hård kamp mot fö-
rare med betydligt fler hästkrafter under
huvet. Pat Moss-Carlsson (gift med Erik
"Carlsson på Taket") vann damklassen i
sin Celica GT. Hon placerade sig dessutom
2:a i herrarnas klass 5. Pat har kört RAC-
rallyt 20 gånger och vunnit damklassen
sju gånger.

Bilden visar Toyota-laget med Björn
Waldegård och Pat Moss, 2:a resp. 3:a
från vänster. 2:a från höger är Ove "Pä-
ven" Andersson som tyvärr måste bryta
tävlingen denna gång.

SALÉN-NYTT

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