



Brandövning på Berga. Mannen i luvan är instruktör och strålförare är sjöingenjör Egon Gustafsson från Tullinge. Foto: Per-Olow

Sjöbefälet fortbildas

Allt behörigt befäl i svenska handelsflottan har en gedigen utbildning bakom sig. Sjökapten och sjöingenjörer har genomgått treårig utbildning vid sjöbefälsskolorna och de flesta har även lång sjöpraktik. Men sjömansyrket är föränderligt till sin karaktär alltefter det nya tekniska hjälpmedel ställs till förfogande och fartygen blir allt större och snabbare.

Förutom en god skolunderbyggnad, sjöpraktik och specialutbildning vid sjöbefälsskolorna krävs det därför idag att var och en i befälsställning ombord genomgår kontinuerlig vidareutbildning. Årligen anordnas i Redareföreningens regi ett 50-

tal kurser i fortbildning. För en tid sedan sökte Saléns genom annonser kontakt med sjöbefäl av alla kategorier som av olika anledningar gått iland. Vi kallade dem i annonserna "Gamla sjöbjörnar". För dessa har utbildning nu slutförts och de är redo att återinträda i handelsflottan.

Om denna utbildning och om den i Redareföreningens regi står mer att läsa på sidorna 6, 7 och 10 i detta nummer av Salén-Nytt. Bilden ovan visar ett moment i utbildningen i brandskydd på Berga Örlogsskolor, Stockholm.

VD har ordet:

En föränderlig värld

Vad som skulle bli följden av oljekrisen var det väl få som kunde förut-säga för drygt ett år sedan. Idag kan vi se i facit vad som inträffade under krisens första år.

Utan tvekan har oljeproducenterna och oljebolagen gynnats under året som gått, och förvisso har världen och även vi i Sverige blivit tvungna att spara energi, vilket allmänt sett torde vara bra. I övrigt har mångdubblingen av oljepriset haft mycket svåra konsekvenser för världsekonomin.

En lugnare höjning av oljepriserna skulle ha givit konsumenterna tid att anpassa sig till den nya situationen. Nu har man inte hunnit med detta, och länder och hela näringsgrenar har direkt eller indirekt fått mycket svåra anpassningsproblem att brottas med.

Främst i ledet av drabbade företag stod givetvis rederierna. Då redarna tidigare beställde nya fartyg förutsatte de en fortsatt ökning av världens oljekonsumtion i ungefär samma takt som tidigare år. Möjligheterna för redarna att förutse chockhöjningen av oljepriset var obefintliga.

Följden har blivit ett överskott på tankertonnage och därmed urusla tankfrakter. Fram till årsskiftet var det endast tanktonnage som hade drabbats, men nu har även torrlastmarknaden påverkats negativt, bl a genom att sk kombinationstonnage i ökad utsträckning har övergått från att transportera råolja till torra laster. Dessutom har som en följd av energikrisen konjunkturen i västvärlden allvarligt försämrats, vilket reducerat världshandeln med motsvarande negativa effekter på efterfrågan av transporter.

Varven kom i tur att utsättas för följderna av rederinäringens problem. Man kan dagligen läsa i tidningarna om annulleringar av tankerkontrakt vid världens varv. De svenska varven har hitintills kommit lindrigt undan i denna avbeställningsvåg.

Från vår egen horisont skall jag ge några konkreta exempel på vad som har inträffat genom oljekrisen.

I juli 1973, d.v.s. före oljekrisen, avslutade vi ett tidskontrakt på tre år för ett av våra tankfartyg och fick därvid \$ 6.55 per ton och månad. Den affären gav oss ca 81.000 kronor per dag i överskott. Från detta belopp

skall dras kapitalkostnaden för fartyget, d.v.s. ränta och avskrivningar, för att vi skall kunna bedöma det verkliga resultatet. Kapitalkostnaden för samma fartyg uppgår till ca 30.000 kronor per dag om man räknar på det pris vi köpte fartyget för. Resultatet för vår del blev således ett överskott på ca 51.000 kronor per trafikdag, vilket gav en årsvinst på inte mindre än 19.000.000 kronor.

Idag ligger marknaden för motsvarande tidskontrakt för ett fartyg av samma typ på ungefär \$ 1.20 per ton. Resultatet av en sådan affär skulle ge ett underskott på ca 12.000 kronor per dag före kapitalkostnaden och totalt inklusive kapitalkostnaden ett underskott på ca 42.000 kronor per dag, vilket motsvarar en årsförlust på 15.000.000 kronor.

Genom att dagens extremt låga frakter ej ens täcker redarnas dagskostnader kommer erfarenhetsmässigt en kraftig uppläggningssvåg av äldre tonnage. Som en följd härav kommer enligt min bedömning fraktsatserna att tvingas uppåt, troligen senast någon gång under andra halvåret i år.

Priserna på tankfartyg har påverkats i motsvarande grad. För second-hand tonnage uppnåddes en toppnivå under andra halvåret 1973. En 7 år gammal tanker på ca 100.000 tdw kostade i augusti 1973 drygt 100 miljoner kronor, och priserna steg ytterligare något under senare delen av 1973. Därefter har priserna rasat, och ett sådant fartyg kostade i årsskiftet 1974/1975 något under 40 miljoner kronor.

Varvens nybyggnadspriser har givetvis också växlat, även om prisvariationerna ej varit så stora som för second-handtonnage.

Förutom de bekymmer som tankmarknadens utveckling medfört, har valutamarknaden också i hög grad störts av oljeprishöjningen och sannernligen inte varit utan problem. Störningarna har bl a drabbat dollarn, vars kurs sjunkit från 4.75 SKr i januari 1973 till ca 4:— SKr då denna artikel skrivs i slutet av januari. Eftersom en icke obetydlig del av rederiernas och varvens inkomster erhålles i dollar, har kursfallet givetvis reducerat inkomster-na räknat i svenska kronor.

Det är således givet att Salénkoncernen med dess stora engagemang i rederi- och varvsverksamhet starkt påverkas av oljekrisen och dess följdverkningar.

Vi sitter givetvis inte passiva i denna situation. Ett av våra tankfartyg, m/t

"Sea Swallow", har sålts till ett bra pris. Dessutom har t/t "Dagmar Salén", m/t "Sven Salén", "Sea Song" och "Sea Saga" på totalt 180.000 tdw lagts upp. Inom en nära framtid kommer dessutom t/t "Sea Spray" och "Seven Seas" på totalt 220.000 tdw att laggas upp. De senare åtgärderna innebär självfallet inte några vinster för koncernen men begränsar våra förluster. Att sälja fartygen i dagens marknad är givetvis inte särdeles fördelaktigt.

Eftersom stort tonnage ger avsevärda kostnadsfördelar för befraktarna jämfört med vad mindre tonnage måste ha för att segla, räknar vi med att kunna sysselsätta våra stora tankfartyg även i en framtida svag marknad.

Det jag hitintills skrivit ter sig säkert för de flesta mycket oroande och visst är situationen för ögonblicket bekymmersam. Man kan idag endast vara tacksam över de framgångar haft under tidigare år, vilket gett oss möjlighet att skapa reserver och garдерingar för framtiden, tex har vi i dagsläget ca två tredjedelar av vårt totala tanktonnage seglande på goda kontrakt.

Dessutom finns andra grenar i koncernen som ger goda resultat.

Kraftiga växlingar är emellertid ej något nytt för den som har sysslat med shipping och utgör i sig en del av verksamhetens charm.

Man får dock inte blunda för att den nedgång vi idag möter är av alldeles speciell karaktär. Politiska faktorer som enskilda företag ej har möjlighet att påverka har kommit att dominera över normala marknadsfaktorer. Detta har medfört att redarna och varven kommit att felbedöma utvecklingen, vilket skapat dagens mycket kraftiga obalans på marknaden.

Krisen ter sig idag mycket djup. Man kan bara hoppas att den kraftiga nedgången kan bädda för ett snabbare tillfrisknande och en ökad förståelse från alla inblandade parter.

Trots de pessimistiska tongångarna ovan blir resultatet för koncernen under 1974 mycket gott eftersom de negativa effekterna för vår del gav utslag först under årets sista månader. Bokslutet blir ej klart förrän i slutet av mars månad. Koncernens resultat efter planliga avskrivningar blir dock enligt preliminära uppskattningar drygt 40 mkr bättre än 1973 och uppgår till ca 275 mkr.

Forts. nästa sida

Tor Line blir helsvenskt Transatlantic ny delägare



M/S "Nike" i Stockholms Frihamn.

Saléns och Transatlantic har beslutat om samarbete beträffande passagerar- och godstrafiken mellan europeiska hamnar. Som en följd av beslutet har Transatlantic förvärvat 33 % av Tor Line och dess fartyg, varav 25 % tidigare ägts av det nederländska rederiet KNSM. Samtidigt har Saléns från Transatlantic förvärvat 2/3 av Nike-Line och dess fartyg. Förvärven innebär således att Saléns äger 2/3 i de båda företagen och Transatlantic 1/3. Av Saléns andelar faller 50 % på Salénrederierna AB och lika mycket på Rederi AB Salénia. Enligt avtal har Transatlantic rätt att senare förvärva upp till 50 % av både Tor Line och Nike-Line.

Logiskt samarbete

Det har länge känts logiskt att fusionera Tor Line och Nike-Line eftersom dessa bolag båda trafikerar kontinenten med roro-trafik. Nike-Line opererar på linjen Stockholm-Malmö-Rotterdam och Tor Line som bekant linjen Göteborg/Halm-

stad-Amsterdam, Rotterdam och Antwerpen. Väsentliga besparingar inom det omfattande linjenätet möjliggörs genom sammanslagningen.

Ett effektivt trafiknät mellan Skandinavien och övriga Europa är av största betydelse för skandinavisk export och import. Samarbetet mellan Saléns och Transatlantic ger större möjligheter till ytterligare utveckling och lönsamhet på sikt.

"Solfjäder-trafik"

Tor Line har två basidéer för sin verksamhet. Dels kombinationstrafiken: färjor för både last och passagerare/personbilar. Dels solfjäderssystemet på fraktsidan, där man från vissa bashamnar ger service på många olika destinationer. De hittillsvarande bashamnarna har varit Göteborg och Immingham. Rotterdam blir nästa bashamn, eftersom denna hamn spelar stor roll för både Nike-Line och Tor Line. Möjligheterna att bygga vidare på dessa idéer ökas genom den nya ägarkombinationen.

I början av 1975 kommer Nike-Lines linje Stockholm-Rotterdam att utsträckas till att omfatta även Felixstowe och Köpenhamn.

Nikes flotta består av de båda systerfartygen "Nike" och "Kratos", vilka båda är på 5.679 ton dödvikt och har en servicefart av 17 knop. De är byggda 1972 resp. 1973.

Vidgat samarbete Trans-Salén

Saléns och Transatlantic har samarbetat länge på olika områden, såsom kyl- och tankfart. Båda bolagen är roro-orienterade och har vidareutvecklat teknikens grundidéer. Ett exempel är Tor Lines nya lastnings- och lossningssystem LUF, som mer än fördubblar kapaciteten genom att man kan köra ombord fyra dubbelstaplade containers i ett enda lyft. LUF-systemet lämpar sig också särskilt väl för skogs-

produkter. Ett annat exempel är fartygstypen "Paralla" inom Transatlantic. "Paralla" är ett oceangående roro-fartyg med snedställd akterramp, vilket möjliggör lastning och lossning över konventionella kajer.

Personalen påverkas minimalt

Land- och sjöpersonalen påverkas obetydligt av de nya förhållandena. Administrationen av Nike-Lines operationer övertas av Tor Line med Nike-Line-agenturen som platsagent i Stockholm. I bl.a. Holland och Belgien har hittills Nike-Line och Tor Line arbetat med olika agenter. En samordning av dessa blir också en sannolik följd av sammanslagningen.

VD i Tor Line är oförändrat direktör Christer Salén. Ordförande i den nya styrelsen blir direktör Torkel Carlsson, Transatlantic.



Torkel Carlsson

Tor Lines styrelse

Torkel Carlsson, ordf.
Stellan Daun
Clarence Dybeck
Per Welin
Per-Olov Boman
Christer Salén, VD

Arbetstagarnas representanter
i styrelsen är:

Arne Diurlin
Lennart Malmquist (suppl.)
Torsten Larsson
Irene Gudmundsson (suppl.)

Forts.: "En föränderlig värld"

Speciellt glädjande är därvid att kyl- och torrlastrederierna haft ett mycket bra år och tillsammans svarat för ca halva koncernvinsten.

Avsikten är att inför kommande kanske svåra år disponera vinsten för konsolideringsavskrivningar.

Prognosen för 1975 är sämre beroende på den rådande tankmarknads- och valutasituationen, men pekar ändå på ett godtagbart resultat.

Men vi lever i en föränderlig värld där mycket kan inträffa som ändrar förutsättningarna och därmed resultatet av vår verksamhet, jag menar då inte nödvändigtvis till det sämre.

Person-nytt

Till chef för kylrederiet och direktör i Salénrederierna AB har utnämnts **Lars Hallman**, som därmed övergått från Salén Reefer Services till Salénrederierna.



Lars Hallman

Till ny verkställande direktör i Sven Salén AB efter Gunnar Björkbom, som avgick med pension vid årsskiftet, har utnämnts **Bengt Lidén**, som tillika är administrativ chef i Salénrederierna AB. Till vice verkställande direktör har utnämnts **Björn Rudling**. Till ordförande i styrelsen för SSAB har utsetts **Peder Bonde**.



Bengt Lidén



Björn Rudling

Till chef för sjöpersonalens utbildningssektion vid Salénrederierna har anställts **Jan Gustafsson**, som har styrmansexamen och sedan 1964 varit utbildningsledare vid Sjöpolisen. Han efterträder Börje Kjellstenius, som från 1 februari övergått till Sveriges Redareförening för att där handlägga utbildnings- och rekryteringsfrågor.



Jan Gustafsson

I samband med att åtgärder vidtages för att åtskilja Salénkoncernens centrala funktioner från rederiets verksamhet har **Joachim Broman** utsetts till ekonomidirektör i moderbolaget med ansvar främst för koncernredovisningen. Direktör Broman, som för närvarande är ekonomidirektör och vice verkställande direktör i Salén & Wicander AB, beräknas påbörja sina nya arbetsuppgifter under april månad 1975.

Per-Åke Pettersson kvarstår som ekonomidirektör i rederigruppen.

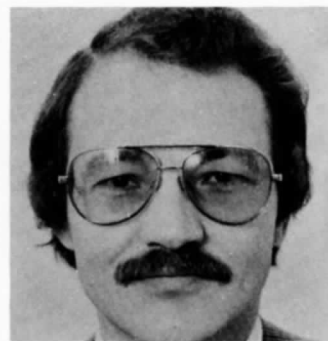


Joachim Broman

Pol. mag. **Göran Colldahl** och **Rainer Moberg**, B S c., har tillträtt befattningar i Rederi AB Salenias energiavdelning, där de kommer att arbeta med denna avdelnings olika projekt. Colldahl var senast anställd vid Swedish Trade Commissions kontor i Houston, Texas, med huvudsaklig uppgift att assistera svenska företag vid deras marknadsföring av utrustning och material till oljeindustrin. Moberg kommer från OY Finnlines, där han var chef för den avdelning som handhar USA-marknaden.



Göran Colldahl



Rainer Moberg

Dödsfall

Tredjemaskinist **Robert Heinz Heller**, m/s "Husarö", avled den 4.1.75 medan fartyget låg i Cornerbrook. Den bortgångne var 54 år gammal och bosatt i Reichenbach, Västtyskland.



Heinz Heller

Lättmatros **Henry Göran Nilsson**, mönstrad ombord m/s "Husarö" sedan september 1974, omkom på nyårsnatten medan fartyget var på resa från New Orleans till Cornerbrook.

Den omkomne saknades vid 01.30 tiden på natten, varvid fartyget gick i kontrakurs med tända strålkastare och gjorde efterforskningar i det aktuella området. Fartyg i närheten larmades även och ombads ha utkik. Allt sökande dock förgäves och vid 06.30-tiden på morgonen återtog "Husarö" sin ursprungliga kurs.

Lättmatros Nilsson var 22 år gammal, ogift och bosatt i Karlshamn.



Henry Nilsson

Petroswede letar olja i Egypten. Området stort som Gotland

Petroswede AB, som är ett halvstatligt oljeprospekteringsbolag med Saléns som 20-procentiga delägare, har träffat avtal med den egyptiska staten om oljeletning i ett 4.000 kvadratkilometer stort område mellan Alexandria och Kairo. Området kallas Wadi Natrun och är ren öken utom en liten del, som ligger inom det befolkade deltaområdet. Avtalet om oljeletningen har ratificerats av den egyptiska regeringen och har i Egypten gjorts till lag.

Prospekteringstiden är fyra år med option om förlängning av avtalet med två år samt därefter ytterligare två år, d.v.s. totalt åtta år. Verksamheten inleds nu under våren med seismiska mätningar, vilka beräknas fortgå till oktober-november. Om inga komplikationer inträffar sker de första provborrningarna i början av 1976. Finner man olja inom området, skall fyndigheterna utvecklas av ett gemensamt produktionsbolag. Avkastningen från utvunnen olja kommer Petroswede att erhålla ersättning för investeringar gjorda vid mätningar och provborrningar. Därefter tillfaller enligt avtalet 80 % av avkastningen Egyptian General Petroleum Co (EGPC) och 20 % Petroswede.



Petroswede öppnade den 1 februari eget kontor i Kairo. Därifrån skall prospekteringarna ledas. Chef för kontoret är civilingenjör Yngve L. Ferdell. I övrigt kommer personalen i stort sett att bestå av egyptier. Som entreprenör för de seismiska undersökningarna har utsetts Prakla-Seismos GmbH, Hannover.

Svensk-filippinsk oljeletning fortsätter

Vid besök i Manilla den 13-17 januari har Sven H Salén som representant för en svensk företagsgrupp omfattande Rederi AB Salénia, Salénrederierna AB, Kema-Nord och STAB överlagt med filippinska företag och myndigheter om resultatet av en seismisk undersökning, som den svenska gruppen utfört på Reed bank väster om Palawan.

Enighet rådde om att resultaten föreläggas för en seismisk undersökning av samma område, vilken kommer att utföras och bearbetas under våren, varefter beslut kan fattas om eventuell fortsättning.

Myndigheterna uttryckte sitt stora intresse för att främja oljeprospektering och lovade att på alla sätt påskynda och underlätta den svenska gruppens insatser.

Ännu ett bulkfartyg till torrlast

Bulkfartyget "Swedish Wasa" om 27.000 ton dödvikt levereras under andra hälften av februari från Astilleros Espanol S.A., Sevilla, till Whitwill, Cole & Co Ltd, Bristol. Fartyget är systerfartyg till "Spanish Wasa", som levererades till Whitwill Cole i november förra året. Båda fartygen har långtidschartrats av Saléns torrlastrederi.

"Swedish Wasa" har sju lastrum och fyra däckskranar om 15 ton vardera. Fartyget är på 15.505 bruttoregisterton och har med last en fart av 15,5 knop. Lastkapaciteten inkl. vingtankar är 1,2 milj. kubikfot.



"Swedish Wasa" har samma akterstäv som "Spanish Wasa".

Förtroenderådet

Till nya ledamöter i Förtroenderådet vid Salénrederierna AB har vid allmän omröstning valts Stig Brander, Gustaf Bäckdahl, Kerstin Damberg och Anita Ryman, samtliga från stockholmskontoret, samt Stig Olsson från Inköp, Göteborg. Rådet har i övrigt följande medlemmar: Sixten Ackermarck, Lennart Andersson, Brita Bergschöld och Birger Simonsson.

Förtroenderådet har utsett följande anställda att representera personalen i Salénrederiernas Personalstiftelse och i Sven och Dagmar Saléns Stiftelse: Ing-Marie Carlberg och Rolf Lernold med Gunilla Bolin och Rune Storåkers som suppleanter.

Ännu en räddning med helikopter

I förra numret av Salén-Nytt berättade vi om en bragdräddning per helikopter av en sjuk besättningsman på "Snow Flower" utanför Sydafrikas kust. Nu har ännu en liknande räddning inträffat. Denna gång var det "Sea Swift" som fick hjälp av en helikopter för att föra iland en hastigt insjuknad besättningsmedlem, förrådsman Lennart Månsson.

"Sea Swift" låg för ankar utanför holländska kusten i väntan på att få gå in i Rotterdams hamn, när Lennart Månsson plötsligt fick svåra inre blödningar. Vädreförhållandena var så dåliga att det var svårt att få tag på någon som var villig att gå ut med en helikopter i det usla vädret. Det ansågs alltför riskfyllt. Till slut blev dock tillståndet för förrådsman Månsson så kritiskt att holländska marinen ryckte ut med en helikopter och hämtade den sjuke för vidare transport till sjukhus i Rotterdam.

Allt gick väl och förrådsman Månsson är nu hemma och på bättringsvägen.



"Swedish Wasa" döptes av Mrs. Claude Merrick, maka till försäljningschefen hos Fisons Ltd, Fertilizer Division.

Digert utbildningsprogram för sjöbefäl

Vårens preliminära kursprogram för sjöbefäl är nu klart. Det omfattar 35 kurser i 21 olika ämnen. Vissa av höstens kurser är även klara. Liksom tidigare år kan flera kurser komma till och andra omarbetas eller förläggas till andra tider. Några kurser som tidigare anordnats men som inte finns med i det preliminära programmet nedan, kommer ev att ordnas i höst. Det gäller tex instrument- och reglerteknik för fartygsbefäl samt reglerteknik för maskinbefäl, grundkursen.

För den som är hemma på ledighet och vill avsätta en del av den lediga tiden på fortbildning erbjuder det preliminära programmet ett bra underlag för planering.

Vid sidan av den egentliga kursverksamheten arrangeras Saléns informations-träff på Lovik mellan den 14 och 18 april.

Här följer en presentation av de olika kurserna.

Personalledning

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän, andrestyrmän, maskinchefer, förstestemaskinister, andremaskinister och ekonomiförestandare.

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

Kursarrangör: SAF ALI/RATI

Avancerad radarnavigering

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän, andrestyrmän.

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

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Göteborg.

Reglerteknik för maskinbefäl, fortsättningskurs

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

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

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Göteborg.

Simulatortränning, TNO

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän, andrestyrmän i turbintankfartyg.

Kursbeskrivning: Studier av stora tankfartygs manöverkaraktistika i samband med kustangöring, farledsnavigering, ankring och hamnangöring med hjälp av simulator.

Kursarrangör: Instituut TNO voor werktuiddkundige constructies, Delft.

Specialkurs B & W-maskineri

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

Kursbeskrivning: Genomgång av nya konstruktioner på 2-takts respektive 4-taktsmaskinerier, överhaling, bedömning av cylindertillstånd, lagerkontroll, omkastningsmekanismen, överladdningssystemet, utströmningssystemet, kedja, Woodwardregulator, automatikutrustning m m.

Kursarrangör: Burmeister & Wain A/S, Köpenhamn.

Språk: engelska

Turbinkurs, Svenska Maskinverken

Målgrupp: Maskinchefer, förstestemaskinister, andremaskinister i turbintankfartyg.

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

Kursarrangör: Svenska Maskinverken, Oskarshamn.

Turbinkurs, STAL-LAVAL

Målgrupp: Maskinbefäl i turbintankfartyg.

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

Kursarrangör: STAL-LAVAL, Finspång.

Arbetsmiljö på fartyg för skyddsombud m fl

Målgrupp: Befäl, förhandsmän, skyddsombud i samtliga rederier.

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

Kursarrangör: Sjöfartens Arbetarskyddsnämnd.

Brand- och arbetarskyddskurs

Målgrupp: I första hand förhandsmän, matroser och motormän.

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

Kursarrangör: Svenska Sjöfolksförbundet.

Brandskyddskurs

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

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

Kursarrangör: Sjöfartens Brandskyddskommitté.

Elektronik

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

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

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Stockholm.

Hantering av farligt gods

Målgrupp: Befäl och förhandsmän i to lastrederiet.

Kursbeskrivning: Kursen ger grundutbildning i hantering av farligt gods. Den omfattar bl a genomgång av gällande bestämmelser, kemiska och fysikaliska grundbegrepp, klassificering av farligt gods, lasthantering m m.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Kalmar.

Författningskunskap

Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl med minst 5 års tjänst i svenska handelsfartyg.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter slutförd kurs ha ökad kännedom om sammanhanget mellan olika lagar, författningar och avtal samt ha förbättrade insikter i olika juridiska spörsmål som berör tjänsten.

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Stockholm.

Hälso- och sjukvård

Målgrupp: Fartygsbefäl i samtliga rederier.

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

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Göteborg.

Kylanläggningar, STAL

Målgrupp: Maskinbefäl i kylrederiet.

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

Kursarrangör: STAL, Norrköping.

Informationsträff för ekonomiföreståndare

Målgrupp: Ekonomiföreståndare.

Kursbeskrivning: Genomgång av nya rapporteringssystem inför övergången till databehandling samt diskussion kring vissa av ekonomiföreståndarnas arbetsuppgifter.

Tankfartygsoperativ kurs

Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl samt förhandsmän i tankfartyg.

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

Kursarrangör: Skolöverstyrelsen, Sjöbefälsskolan i Malmö.

Ismedelshantering och transport av kyl- da varor

Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl i kylrederiet.

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

Kursarrangör: Salénrederierna.

Meteorologikurs

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

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

Kursarrangör: Magnetic AB, Stockholm.

Preliminärt program för Salénrederiernas kursverksamhet våren 1975

Kursbeteckning	Kursort	Kurstid	Tillgängliga platser
Arbetsarskydd på fartyg för skyddsombud m fl	Kungälv	24.2 - 27.2	5
Brandskyddskurs	Stockholm	10.2 - 14.2	10
Brandskyddskurs	Göteborg	17.3 - 21.3	10
Brandskyddskurs	Stockholm	14.4 - 18.4	10
Brandskyddskurs	Göteborg	12.5 - 16.5	10
Brandskyddskurs	Stockholm	26.5 - 30.5	10
Elektronik	Stockholm	13.1 - 17.1	4
Farligt gods	Kalmar	3.2 - 7.2	2
Farligt gods	Kalmar	10.3 - 14.3	2
Författningskunskap	Stockholm	7.4 - 11.4	5
Hälso- och sjukvård	Göteborg	7.4 - 11.4	5
Informationsträff för ekonomiföreståndare	Malmö	11.2 - 12.2	20
Kontaktkonferens	Ulricehamn	1)	5
Kylkurs, STAL	Norrköping	1)	8
Kylkurs, lasthantering	Stockholm	1)	10
Maskinteknik, B&W	Köpenhamn	10.3 - 14.3	2
Maskinteknik, B&W	Köpenhamn	12.5 - 16.5	2
Meteorologi	Stockholm	1)	5
Personalledning	Ulricehamn	17.3 - 21.3	10
Radarnavigering, Refveshm.	Göteborg	27.1 - 29.1	3
Radarnavigering, Refveshm.	Göteborg	29.1 - 31.1	3
Radarnavigering, Refveshm.	Göteborg	3.3 - 5.3	3
Radarnavigering, Refveshm.	Göteborg	5.3 - 7.3	3
Reglerteknik, fortsättningskurs	Göteborg	1.4 - 11.4	4
Simulatorträning, Delft	Delft	17.3 - 21.3	3
Simulatorträning, SSPA	Göteborg	13.1 - 17.1	6
Simulatorträning, SSPA	Göteborg	17.2 - 21.2	6
Simulatorträning, SSPA	Göteborg	9.6 - 13.6	6
Städkurs	Uddevalla	1)	3
Tankoperativ vidareutbildning	Malmö	21.1 - 7.2	6
Tankoperativ vidareutbildning	Malmö	24.2 - 14.3	6
Tankoperativ vidareutbildning	Malmö	7.4 - 25.4	6
Turbinkurs, SmV	Oskarshamn	1)	2)

1) Kurstid ej fastställd

2) Antal ej fastställt

Fortbildningskurs i Turbinteknik, Stal-Laval

Målgrupp: Maskinchefer och förste

Fortbildningskurs i Turbinteknik, Stal-Laval

Målgrupp: Maskinchefer och förstemaskinister i turbintankfartyg.

Kursbeskrivning: Genomgång av olika faktorer som inverkan på turbinanläggningens effektivitet och output samt beläggningars och mekaniska skadors inverkan på olika delar av anläggningen. Vidare diskuteras mottrycksvariationer, vibrationer, metoder för läcksökning på kondensor m.m.

Simulatorträning SSPA

Målgrupp: Befälhavare, överstyrmän, andrestyrmän som tjänstgör eller kommer att tjänstgöra i 348.000-tons tankfartyg.

Kursbeskrivning: Målsättningen med kursen är att lära deltagarna att tolka och tillämpa ett fartygs manöverkaraktäristi-

kor. Personalen på bryggan skall också, så säkert och snabbt som möjligt, kunna instrumentnavigera fartyget till önskad position, oberoende av störningar från ström och vind. Man tränar också dirigering av bogserbåtar i samband med egen manövrering.

Kursarrangör: Statens Skeppsprovsningsanstalt i Göteborg.

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

"Singö" minsta fartyget med lägsta farten och de flesta hamnarna

Våra nya och moderna fartyg blir ofta omnämnda i olika sammanhang, dessbättre i regel i positiva ordalag. Tittar man exempelvis bakåt i de senaste årgångarna av Salén-Nytt finner man artiklar i mängd om våra stora, datorstyrda tankbjässar, om de snabba och eleganta "Snow"-fartygen, om isförstärkta bulkfartyg och om stora passagerarfärjor.

Det är därför helt på sin plats att vi i detta nummer ägnar ett par sidor åt en gammal trotjänare, som inte enbart kan skryta med att vara det minsta fartyget i Salén-flottan utan även av att under 1974 ha gjort det ojämförligt största antalet hamnbesök. Fartyget det gäller är m/s "Singö" på 7.170 ton dödvikt, byggd vid Kieler Howaldtswerke 1962 för dåvarande Rexbolaget, och sedan 1967 ägt av Saléns och opererat av torrlastrederiet.

"Flitiga Lisa"

"Singö" är något av Salén-flottans "Flitiga Lisa". I månadsrapporten för december från torrlastrederiets driftsavdelning står detta uttryckt på följande sätt: Som kurios kan nämnas, att "Singö" gjorde 55 resor under 1974 med 123 hamnanlöp samt dragit 356.000 ton last. Slå det rekordet den som kan.

123 hamnanlöp under loppet av ett år, dvs ett anlöp vart tredje dygn. De flesta visserligen i samma hamnar – Helsingborg, Rönnskär, Landskrona, Norrköping, Yxpila i Finland och Stettin i Polen och några till – men ändå 123 förtöjningar och lika många in- och utklareringar, otaliga lotsningar i besvärliga hamninlopp, och ständiga utpurningar nattetid av befäl och övrig besättning.

När därtill hytter och övriga bostadsutrymmen ombord är smått tilltagna och inte särskilt bekväma – fartyget har ändock 12 år på nacken – frestas man förmoda att trivseln ombord inte skulle vara den bästa. Men så visar sig inte vara fallet. Vid rundfrågning ombord framgick att alla, både befäl och manskap, med ett par undantag, trivdes bra med fartyget, med varandra och miljön. Däremot tyckte man i regel mindre om farten, vilket är ganska förstaeligt. Speciellt för yngre sjömän måste det te sig mer lockande att mönstra på fartyg i fjärrfart på varmare länder. En liten kännning av den stora, vida världen får "Singö" och dess 32 man starka besättning dock just i dessa dagar, då hon går med en last av svavelsyra från Mellös i södra Norge till Puerto Rico. Enligt uppgift är det första gången fartyget krossar Atlanten. Den nordligaste hamn "Singö" någon gång varit i är Tromsø, där man lossade bensin från Amsterdam, den sydligaste Haifa, den västligaste Milford Haven och den östligaste också Haifa.



"Singö" är färdiglastad i Nordenham.

Ibland händer det att man lossar syra längst in i Hardangerfjorden, där den används vid gödningsfabrikation.

I huvudrubriken säger vi att "Singö" är det minsta av Saléns fartyg. Det är emellertid inte i *alla* sammanhang lilla "Singö" är minst. När hon exempelvis låg i Mellös i Norge och lastade svavelsyra för Puerto Rico skrev den lokala avisen följande: Med sine 6.900 tonn dödvikt är "Singö" den största tankbåt som har gått så långt opp i elva.



Inklarering i Rotterdam kl. halv fem på morgonen. Befälhavaren t.h.

Första syratankern

När "Singö" lämnade nybyggnadsvarvet 1962 var hon den första riktiga syratankern i Sverige. Det var då unikt att kunna lasta såväl olja som malm och 96-procentig svavelsyra. Hon ingick i en serie fartyg, dit även "Björnö", "Lindö" och "Rindö" hörde. Malmen lastas i centertankarna liksom svavelsyran, medan oljan lastas i såväl ving- som sidotankarna.

Sedan över ett år tillbaka har "Singö" gått med enbart syra för Sulphur, som är ett av Boliden delägt bolag.

Många som funderar på att mönstra i "Singö" blir tveksamma när de hör att hon går med syra. Man uppfattar det som speciellt farligt. Det vore också fel att påstå syralasterna vara helt ofarliga. Under fartygets allra första år inträffade ett

par, tre tillbud men därefter har in någon allvarigare olycka inträffat ombord i samband med lastning eller lossning av syra.

Besättningen har tillgång till speciella skyddskläder och den material som syra kommer i beröring med är syrafast, vilket innebär att de inte skadas av syran, såvida denna inte kommer i beröring med vatten. Skulle ett läckage uppstå då syran kommer i beröring med vatten, använder man sig av injektorer för att tätas läckan. En fördel med syran är att den inte medför brand- eller explosionsrisk.

Många rederianställda

"Singö" har som sagt 32 mans besättning. "Sea Saint" på 350.000 ton har två man mer! Svenskarna är i flertal men i övrigt är inte mindre än nio nationer representerade. De flesta ombord är rederianställda. Befälet tjänstgör sedan en tid tillbaka efter ett 2-2-system, vilket innebär att man arbetar två månader och därefter är ledig två månader. De förkortade tjänstgöringstiderna tillämpas även för "Ledarö", "Foglarö" och "Arctic Wasa". För det rederianställda manskap tillämpas ett system enligt avtal, vilket medför semester efter högst fem månaders tjänst.

De många hamnanlöpen gör att sjövakterna sällan bryts. Under 1974 inträffade det faktiskt bara en enda gång – i Rönnskär. Det innebär också att mycket övertidsarbete utföres som kan omvandlas till fritid och tas ut i samband med semester- och vederlagsledighet.

Forts. sidan 10

10 nationaliteter på "Singö"

"Singö" har 32 mans besättning. Medelåldern ligger på 34 år, vilket är ett genomsnitt för svenska handelsflottan. Befälet är genomgående äldre än manskapet. Antalet nationaliteter ombord är f.n. 10, en inte alldeles ovanlig siffra för svenska handelsfartyg idag.

Här presenterar vi i bild några av besättningsmännen, av vilka många varit i rederiets tjänst lång tid och de flesta har rederianställning.



Lars Goltén
Båtsman, norrman



Carl Elfman
Jungman, svensk



Tor Lindroos
Pumpman, finländare



Vladen Puksic
Mänsman, jugoslav



Dieter Conée
Lättmatros, tysk



Ernests Upmācis
Matros, svensk, f. i Lettland



Joseph Storumiejski
1:e maskinist, belgier



Toijoro Gonzales
Matros, spanjor



Mohamed Ali
1:e kock, sudanés



Joao de Joana Flor
Mänsman, portugis

Båtsman i husvagn och gnista på luffen

En som gjorde det i somras var båtsman Lars Golten, som är gift och bosatt i Rotterdam. Han hade då så lång ledighet att han stuvade in familj och gepäck i bil och husvagn och gav sig ut på en långfärd som gick över Sydsverige, Åland, Finland, Nordsverige, Nordkap och söderut genom Norge och Danmark samt åter till Rotterdam.

Fartygets telegrafist, Birgit Björk, 57, ogift och obunden, har gjort ännu vidare färder under sina ledigheter. Hon mönstrade tex av ett Salén-fartyg i Canada, hängde på sig nyinköpt ryggsäck och liftade till San Francisco, tog en passagerarbåt därifrån till Nya Zeeland, gick på luffen där en månad och liftade slutligen hem till Svedala med en av Saléns kylbåtar från Australien.

Ett annat år mönstrade hon av i Japan, tog sig upp till Nakhodka med båt, klev på Sibirienexpressen och var sju dagar senare i Moskva. Såg balett och annat där och något senare även i Leningrad. Kom slutligen hem till Norrköping för att njuta av ytterligare någon veckas ledighet före nästa utmönstring. Birgit var lärarinna till hon fyllt 47, då sadlade hon om och blev telegrafist för att få se världen.



Överstyrman Nils-Erik Asplund mäter ullagen med assistans av lättmatros Conée.

Avslutningsvis ges exempel på hur vardagen kan förflyta ombord "Singö" under några typiska dygn.

11/1

08.00 Avgång från Skutskär. Firman Sköld & Lundberg i Stockholm, som opererar fartyget för Sulphur, har lämnat instruktioner till kapten Jan Lindberg att gå till Nordenham i Tyskland för lastning av syra. Lossningshamn okänd.

13/1

08.55 Tagit lots vid Kiels lotsplats

18.35 Passerat Kielkanalen

14/1

01.45 Förtöjda i Nordenham

15.03 6.280 ton syra lastats

16.15 Avgått från Nordenham

15/1

14.00 Ankrat utanför Europoort

24.00 Lots ombord

16/1

04.00 Väl förtöjda vid kaj i Rotterdam. Lossningen påbörjad.

Ingen tid förspills vid något tillfälle. Så snart fartyget exempelvis hade förtöjt i Rotterdam klockan 4 på morgonen, kom tull och immigration ombord. Lossningen påbörjades så snart formaliteterna var undanstökade och ungefär samtidigt började maskinchefen, Hilding Andersson från Jomala i Finland, att bunkra fuel och gasoil.

Frampå förmiddagen kommer skeppshandlaren från Rotterdam ombord och förhör sig om behovet av grönsaker och andra färskvaror. Ekonomiföreståndare är Bertil Ekström, ålänning, som delar på tjänsten med en annan ålänning, Johan Mattson. Fartyget får nästan all proviant från Saléns inköpsavdelning i Göteborg. Men mjölken gör man själv ombord i den sk plåtkossan. 25 liter mjölk går det åt varje dag, och den tillverkas av margarin vatten och mjölkpulver. Plåtkossan är säkert uppskattad ombord nu när "Singö" gör sin atlantiska resa till och från Västindien.

Text och foto: Gösta Ekeström

Ny konstutlottning i vår

Kulturföreningens konstsektion inbjuder åter till utlottning av konst. Inbjudan gäller samtliga anställda vid Salénrederierna AB, Salén Reefer Services och Sven Salén AB, vare sig de är land- eller sjöanställda eller pensionärer. Liksom förra året är deltagaravgiften 25 kronor per person. För dessa pengar och lika mycket till, som företaget bidrar med, kommer konst att anskaffas av en inköpsnämnd.

Fyll i talongen nedan och sänd den till Brita Bergschöld snarast möjligt. Det går även bra att sända henne motsvarande uppgifter per telegram eller på annat sätt. Men anmälan skall vara framme senast den 31 mars. Var

och en som anmäler sig blir registrerad som deltagare och tilldelad ett nummer. Betala inte in några pengar ännu — deltagaravgiften kommer så småningom att dras på lönen. Pensionärerna och övriga kommer att få inbetalningskort. Beträffande betalningssättet för ombordanställda återkommer vi.

Inköpsnämnd är även i år Gösta Ekeström och Brita Bergschöld samt ytterligare någon konstintresserad på företaget. Endast verk av erkända konstnärer kommer att inköpas. Det blir i första hand olika typer av grafik, akvareller och förhoppningsvis även någon i olja, om man lyckas göra bra fynd.

Utlottningen kommer att äga rum i maj. Två veckor senare får varje vinnare — det torde bli mellan 10 — 15 stycken — i tur och ordning välja det konstverk som han/hon tycker bäst om. Mellan dragningen och "valdagen" kommer konstverken att finnas utställda till allmänt påseende i lämplig lokal på Styrmansgatan.

Många av de ombordanställda som deltar i lotteriet, kommer inte att kunna ställa upp vare sig vid dragningen eller vid valet. Därför kommer telegram att sändas till var och en ombord som är ägare till en vinstlott så att denne kan utse någon lämplig ställföreträdare vid valet. Uppdraget kan exempelvis lämnas till inköpsnämnden.

Uppslutningen kring förra årets konstlotteri var mycket god. Den här gången hoppas vi att ännu fler deltar. Var tionde deltagare har möjlighet att bli ägare till ett fint konstverk. Missa inte chansen utan fyll i kupongen genast. Lycka till!

Ifylles och sändes till Brita Bergschöld, Salénrederierna AB, Box 14018, 104 40 Stockholm, och skall vara henne tillhanda senast den 31 mars.

Namn:

Adress:

.....

.....

Fraktmarknaden

Kyl

Sysselsättningen för kylfartygen är fortfarande tillfredsställande. Den låga torrlastmarknaden gör sig kännbar inte bara genom brist på laster utan också genom negativ påverkan på kylfrakterna.

Långa liggetider i bl.a. ryska hamnar i samband med lossning av kött har negativt påverkat resultatet i december och januari. Mycket kyltonnage fraktas också fortfarande till iranska och arabiska hamnar i Gulfen. Detta har medfört långa lossningstider p.g.a. brist på kajplatser, kylhus och lastbilar för vidare transporter.

SRS räknar med att transporten av grapefrukt från Florida till Japan kommer igång i mitten på februari med veckoseglingar fram till slutet av april.

Kontrakten för transport av fruset fläsk från Kina till länder i Medelhavsområdet och till Rumänien har förnyats med befraktare i Kina och Rumänien.

Ett antal billaster på time-charterbasis har avslutats med Danska OK i Köpenhamn för transport till Nigeria.

Tank

Under januari månad har situationen på tankmarknaden ytterligare försämrats något. Överskottet på tonnage framför allt i Persiska viken har ökat, samtidigt som fler och fler fartyg anlänt till uppläggningshamnarna. Det största fartyget som lagts upp är på 285.000 ton dw. Exakt hur många fartyg som nu är överkamma eller upplagda är svårt att få bekräftat, men det torde röra sig om ca 15 milj. ton dw. I Persiska viken ligger för närvarande ett 15-tal VLCC och väntar på laster, och de få lastorder som kommer ut på marknaden försvinner oftast genom att oljebolagen byter laster och båtar, eftersom de själva har problem med att få emmar för sina egna fartyg.

Vad frakterna beträffar, har de flesta VLCC accepterat WS 25 = WS 17,5 på den nya skalan, medan 100.000-tonnare i allmänhet erhållit ca 5/10 points högre frakt. De mindre fartygen i storleken 40/60.000 ton får nu frakter omkring WS 80/90 (1974).

Timecharter-marknaden är tyst med undantag för ett obekräftat rykte om att Y.K. Pao omarbetat en tidigare charter för en 270.000-tonnare för 5 år till att ersättas av en 410.000-tonnare för leverans 1976 på 10 år till Flota för US\$ 2.00.

Neste i Finland har med Toa Oil i Japan tecknat ett transportkontrakt för 5 års skeppningar om ca 1.000.000 ton per år i båtar om 130.000/200.000 ton med början våren 1975 till WS 67,5 (1974).



I Byfjorden strax norr om Uddevalla ligger de fyra minsta av Saléns tankfartyg upplagda, nämligen "Sea Saga", "Sven Salén", "Sea Song" och "Dagmar Salén". Fartygen ligger väl förtöjda och sköts av en gemensam besättning om cirka 15 man. Mellan fartygen och land har en 100 meter lång brygga anlagts.

Torrlast

Den nedåtgående tendensen, som var klart märkbar i december då förra rapporten skrevs, skärptes mycket starkt på nyåret och frakterna är nu på många håll sådana att endast fartyg som ligger i närheten av lastningsområdet i bästa fall kan få en mindre vinst över dagskostnaderna. Att till exempel ballasta från kontinenten ut till Gulfen för en last tillbaka är idag ogörligt om man vill ha sina dagskostnader täckta i varje fall under svensk flagg och varje tillfälle att förkorta ballastbenet måste väl tas till vara.

Även timecharterhyrorna för perioder upp till ett år med prompta leveranser har varit utsatta för en kraftig nedgång. Endast konventionellt linjetonnage ger fortfarande god förräntning och även om också de varit utsatta för en viss nedgång, har denna skett mycket långsamt under det att nedgången för övrigt tonnage skett mycket hastigt.

Orsaken till det starka fraktfallet är givetvis den allmänna ekonomiska situationen och den ökade inbrytningen från OBO-fartyg på grund av tankmarknadens urusla tillstånd. I bästa fall kan man hoppas att botten nu i stort sett är nådd. Några tecken till förbättring inom den närmaste framtiden synes ännu inte.

Bunkers

Trenden på bunkermarknaden har fortsatt att utvecklas i den riktning som angavs i förra numret av Salén-Nytt. Oljelagren är överfulla och tankfartyg, både lastade med råolja eller produkter, köar i lossningshamnarna. Raffinaderierna har med några få undantag minskat sin produktion till 50 %. Alla dessa indikationer skulle normalt peka mot ett prisras, men så har ännu inte blivit fallet, möjligen bortsett

från gasoil på kontinenten som i år gått ned med \$ 10–12 per ton. En följd härav är sänkningen i Sverige per den 1 februari på eldningsolja 1 med 20 kr per m³, vilket ligger lika mycket under SPK:s högsta prisnotering. En unik situation har uppstått på kontinenten där gasoil f.n. är billigare än lågsavlig fuel.

Kontraktsförhandlingarna för 1975 pågår för fullt och utvecklingen pekar på att vårt drivmedel inte kommer att bli dyrare än vad vi betalade sista kvartalet 1974.

På den politiska arenan har temperaturen sjunkit betydligt. En lugnare utveckling i Mellersta Östern borde innebära en stabiliserande inverkan på oljepriserna och tillgången på produkter. Priserna på råolja från OPEC är "frysade" till i höst, men om dollarns köpvärde också på längre sikt blir vikande kommer OPEC att kräva mer betalt som kompensation.

Oljebolagen har höjt priset på bunker C i USA/Panama med 44 cent/barrel (\$ 2.90/ton). Intermediatepriserna påverkas proportionerligt. Som orsak till ökningen anges höjda skatter i Venezuela. I Japan har marknaden stabiliserat sig omkring \$ 60.— men man kan förvänta sig prishöjning i framtiden beroende på att fyra stora raffinaderier av tekniska skäl stängt helt, sannolikt för en period av minst tre månader framåt. Spotmarknaden på kontinenten ligger omkring \$ 72.—. I Persiska viken varierar priserna mellan \$ 61 — \$ 81.—. De höga priserna förekommer i hamnar där man lossar styckegods och kylvaror.

Rabatterna på smörjolja, som under krisen var obetydliga, har nu ökat avsevärt och ligger på nya affärer högre än före oljekrisen.

Regeringen har beviljat anslag med 1,7 miljoner kronor till Handelsflottans Valfärdsråds TV-verksamhet under 1975. Regeringens beslut innebär att HVR nu för den närmaste framtiden kan erbjuda de till TV-verksamheten anslutna fartygen en förbättrad programservice. Detta i synnerhet som nu praktiskt taget alla svenska program som sänds i TV och som är producerade i Sveriges Radios regi är fria för kopiering för handelsflottans räkning. 500 kronor per fartyg och år i programavgift kommer denna utökade service att kosta. Avtalet är ettårigt och har tecknats mellan KLYS (Konstnärliga och Litterära Yrkesutövares Samarbetsnämnd) och Valfärdsrådet.

Viktigt om AKTUELLT-kassetterna

Kassetterna är dyra – entimmaskassetten kostar nära 200 kronor – och ett mycket stort antal av dem är redan i cirkulation ute i den svenska handelsflottan. Det är därför ytterst angeläget att man i fartygen inte ligger på några AK-

TUELLT-kassetter, som färdigsetts, utan sänder dem i retur till Valfärdsrådet utan dröjsmål. På det sättet bidrar de ombordanställda själva till att förbättra programservice.

Som en tillfällig åtgärd kommer A-kassetterna nu varannan vecka istället för varje som tidigare, eftersom HVR prioriterat framställningen av videoboxar.

Alla Saléns växelströmsfartyg utom två har nu fått sina installationer av kassett-TV, d.v.s. en bandmaskin och två 26-tums färgmottagare. Apparaturen har fungerat i stort sett väl. De svart-vita mottagarna finns i de flesta fall kvar ombord och har överlämnats till fritidskassorna.

De två växelströmsfartyg som inte fått TV-utrustning är "Arawak" och "Snow Land". I båda fallen är anledningen att de inte anläpt lämplig hamn för installation. Först i april kommer "Arawak" till nord-europeisk hamn och ungefär samtidigt "Snow Land". Installationer för båda fartygen ligger och väntar på Centralförrådet i Göteborg.

Vad beträffar likströmsfartygen, så har Philips lovat leveranser av kompletta utrustningar till Centralförrådet under februari månad. Sedan har förrådet lovat att lägga på ett extra kol för att få dessa apparater på plats utan dröjsmål.

Videobox nr 6 och nr 7

Två nya videoboxar, nr 6 och nr 7, blev klara från Valfärdsrådet i januari och har distribuerats till bytescentralerna enligt följande:

Nr 6:

Cristobal	4 boxar
London	2 boxar
Göteborg	4 boxar
Rotterdam	5 boxar

Nr 7:

Dubai	2 boxar
Antwerpen	4 boxar
Göteborg	7 boxar
Rotterdam	3 boxar

30-tal "Gamla sjöbjörnar" i tjänst

Förra höstens annonskampanj med temat "Gamla sjöbjörnar" gav ett överväldigande stort antal förfrågningar och ansökningar från behöriga f.d. sjöbefäl, som av olika anledningar tidigare tagit landtjänst. Av de sökande har Saléns anställt något över 30, vilka nu genomgått introduktionskurser och kompletterande utbildning och därefter erhållit eller är på väg att tillträda tjänster i olika befattningar och fartyg.

I introduktionskurserna hade förutom rederiets egna experter ett antal kvalificerade externa krafter engagerats.

Kurserna omfattade en allmän teoretisk del för samtliga nyanställda samt teoretiska delar, som var specialinriktade för befäl i kyl-, tank- resp. torrlastrederiet.

I den allmänna kursen ingick genomgång av sjömanslagen under ledning av hovrättsrådet Lennart Sjöstedt från Kommunikationsdepartementet. Sjökapten Kaj Janérus från Redareföreningen redogjorde för sjöarbetstidslagen och hur man för arbetstidsjournal och byrådirektör Bengt Erik Stenmark från Sjöfartsverket gav aktuell orientering om arbetarskydd ombord. Från Berga Örlogsskolor kom fanjunkare Torsten Munter, som instruerade i första hjälp vid sjukdom och olycksfall samt återupplivning. I den allmänna delen ingick även filmföreläsningar, diskussioner och orientering i aktuella frågor.

De specialinriktade teoretiska kurserna omfattade presentation av olika fartygstyper, skrovkonstruktion, bryggrutiner, radarn och dess funktioner, lasthanteringsutrustning, Kamevan och flumesystem, styrinriktning och autopilot, Decca och väderfaksimil, maskinanläggningen, dess service och underhåll, integrerad navigering och turbinstyrning, datorernas funktion, lastning, lossning, ballastning och tankrengöring, elanläggning ombord samt mycket, mycket annat.



Övningarna på Berga hade gjorts så realistiska som möjligt.

Följande befäl deltog i kursen:

För kylrederiet:

Sjökapten Bengt Franchell, sjöingenjör Kjell Nilsson och sjöingenjör Rune Dovebratt.

För tankrederiet:

Styrman Kjell Kranz, sjökaptenerna Bengt Lehre, Börje Lundgren, Werner Olsson, Sigmund Raudberget och Karl

Örtengren, sjöingenjörerna Ulf Blomberg, Enar Börjesson, Bertil Forsberg, Hans Landrup, Johnny Nordström, Gösta Rogström och Arnold Roju samt elektroteknikerna Lars Einarsson, Gunnar Korseman och Lars Ulvesand.

För torrlastrederiet:

Styrman Ulf Ermerud, styrman Allan Fredriksson, sjökaptenerna Wolodymyr Breton, Arne Carlsson, Ulf Eklind, J. Johnsson, Peter Leuhusen, Barry Nilsson, Bo Norlin, Ilmar Tönurist och Bo Wiesel samt maskintekniker Egon Gustavsson.

Lärare under kurserna var Rolf Olsson, Kaj Dahlén, Jan Gustafsson, Sören K. man, Carl-Olof Andersson, Christer Friberg, Christer Ekblom, Nils Sparre, Bill Nilsson och Sven Markström. Dessutom hölls enskilda föreläsningar i olika ämnen av Lars-Eric Cronberg, Ragnar Häggblom och Olle Öjerstrand.

Salén-Nytt

Box 14018
S-104 40 Stockholm 14
Tel. 08/63 55 60
Ansv. utg.: Sven H. Salén
Red.: Gösta Ekeström