

# Salén-Nytt

Nr 3 Maj 1975 — Årg. 8



## *När skönheten kom till stan*

Ja, en skönhet är hon verkligen, Tor Lines nya passage-rarfärja *Tor Britannia*, som den 18 maj för första gången anlöpte Göteborg på sin jungfruresa från varvet i Lübeck. Med närmare 400 gäster ombord gjorde det utomordentligt vackra fartyget sin entré i hemmahamnen, hälsad av vattenkaskader från brandkårens flodsprutor samt av stora mängder göteborgare.

Redan den 21 maj anträdde *Tor Britannia*, som är Europas största och snabbaste kryssningsfärja, sin första ordinarie resa till Felixstowe nära London. Den 23 maj följde därefter premiärresan till Amsterdam.

Vi återkommer i juninumret av *Salén-Nytt* med en ingående beskrivning av *Tor Britannia* samt med några glimtar från invigningsresorna.

## VD har ordet



## 1974 nytt rekordår — vad händer 1975?

1974 års resultat blev det bästa hittills i Salénkoncernens historia. Vi har under en följd av år vant oss vid att det går bättre och bättre och årets resultat avvek således inte från detta mönster. Omsättningen ökade med 21% och nådde 3.716 mkr. Rörelseresultatet efter planerliga avskrivningar förbättrades med nära 50% och uppgick till 370 mkr.

Förutsättningarna för sjöfarten och därmed indirekt för varven förändrades emellertid radikalt under 1974. Vi står nu inför en helt ny situation och kan därför inte bara traditionellt glädja oss över det gångna året.

Liksom föregående år svarade tankrederiet för det största bidraget till koncernens resultat. Den mycket svaga tank-

marknaden påverkade årets resultat endast i begränsad omfattning, då större delen av flottan seglade på goda långtidskontrakt. En del av dessa löpte dock ut under året och de lediga fartygen fick gå till uppläggning.

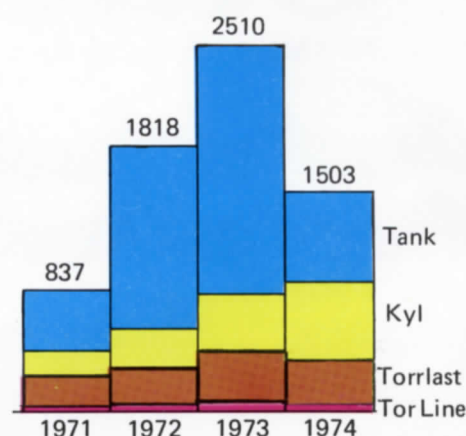
I november levererades Sea Saint, 350.770 tdw, den första enheten i den serie om sju tankfartyg som vi tillsammans med olika partners beställt vid Kockums. Två fartyg såldes, Sea Swallow, 38.675 tdw, och Sea Serpent, 255.350 tdw, det senare till Rederi AB Salénia, varigenom det stannar kvar i tankrederiets operation.

Två allvarliga haverier inträffade under året. Sea Spray grundstötte i Kinesiska Sjön och Sea Swift hade grundkänning i Nordsjön. I båda fallen inträffade lyckligtvis inga personskador; ekonomiskt betydde haverierna ett allvarligt bortfall av fraktintäkter.

För kyldivisionen blev 1974 också ett bra år, detta trots ett fortsatt överskott på tonnage för kyllaster. Resultatförbättringen härrörde väsentligen från den mycket fasta torrlastmarknaden. Många kylfartyg fann sysselsättning i transporter av bilar och andra torrlaster som socker, ris och mjöl, till frakter som låg högre än vad marknaden för traditionella kyllaster kunde erbjuda. Inte minst de stora Snowfartygen visade sig här vara en bra fartygstyp.

Torrlastrederiet hade ytterligare ett bra år. Marknaden var med undantag för årets sista månader mycket god, speciellt för det mindre tonnaget, där tyngdpunkten i torrlastrederiets flotta ligger.

## Salénrederierna AB med dotterbolag Fartygsflottans marknadsvärde 1971—74, mkr



Ett flertal fartygsaffärer och nybeställningar gjordes. Blidö köptes i januari för 13,1 mkr i Japan och såldes i maj för ca 22,5 mkr. Det i Suezkanalen instängda fartyget Killara inköptes under hösten och såldes i början av 1975 till dubbla inköpspriset; satsningen på cementtransporter fortsatte genom inköp och ombyggnad av Nordanvik; fyra fartyg av samma typ som Arctic Wasa beställdes; Vishamn såldes och Atlantic Wasa levererades från ett japanskt varv.

Tor Lines passagerartrafik hade en svag utveckling på grund av oljekrisens hämmande inverkan på bilturismen. Passagerarantalet ökade endast obetydligt jämfört med föregående år.

Fraktrafiken började med god lasttillgång. Strejker i de svenska hamnarna under april och maj, en lång sommaravmattning samt känningar av en begynnande lågkonjunktur mot årets slut medförde en negativ effekt på resultatet.

Trots kraftiga öknings av bunker- och personalkostnader förbättrades resultatet jämfört med föregående år.

Salén & Wicander fortsätter att växa och bättra på sitt resultat. Nya aktiviteter har tillförts genom AB Siwertell (tillverkning av skruvtransportörer) och S & W Terminals AB (utveckling av lastnings- och lossningssystem). Organisationsrisk har två nya enheter skapats, S & W Marin AB, som tar hand om alla marina produkter, och S & W Teknikimport AB, där agenturverksamhet handhas.

Av de traditionella verksamhetsgrenarna hade marinsidan en positiv utveckling och försäljningen av Toyotabilar ökade med ca 50%. Cargolux, som ägs till en tredjedel av Salén & Wicander, hade en stark volymökning och utökade sin flotta med inchartrade jetplan.

## Salénrederierna AB med dotterbolag Omsättning fördelad på rörelsegrenar

|                                    | 1974<br>(Mkr)  | 1973<br>(Mkr)  | Diff %      |
|------------------------------------|----------------|----------------|-------------|
| Kyldivisionen                      | 1.127,0        | 765,9          | + 47        |
| Tankrederiet                       | 368,6          | 364,9          | + 1         |
| Torrlastrederiet                   | 297,1          | 237,6          | + 25        |
| Tor Line (37,5%)                   | 88,6           | 68,6           | + 29        |
| <b>Summa rederierna</b>            | <b>1.881,3</b> | <b>1.437,0</b> | <b>+ 31</b> |
| Götaverken                         | 1.658,5        | 1.400,5        | + 10        |
| Finnboda Varf och Sölvesborgs Varv | —              | 111,2          |             |
| Salén & Wicander                   | 182,3          | 139,4          | + 31        |
| Mäklariföretag                     | 11,8           | 8,1            | + 46        |
| Övrigt                             | 4,9            | 29,3           |             |
| Avgår internomsättning             | — 22,4         | — 42,0         |             |
| <b>Summa</b>                       | <b>3.716,4</b> | <b>3.083,4</b> | <b>+ 21</b> |



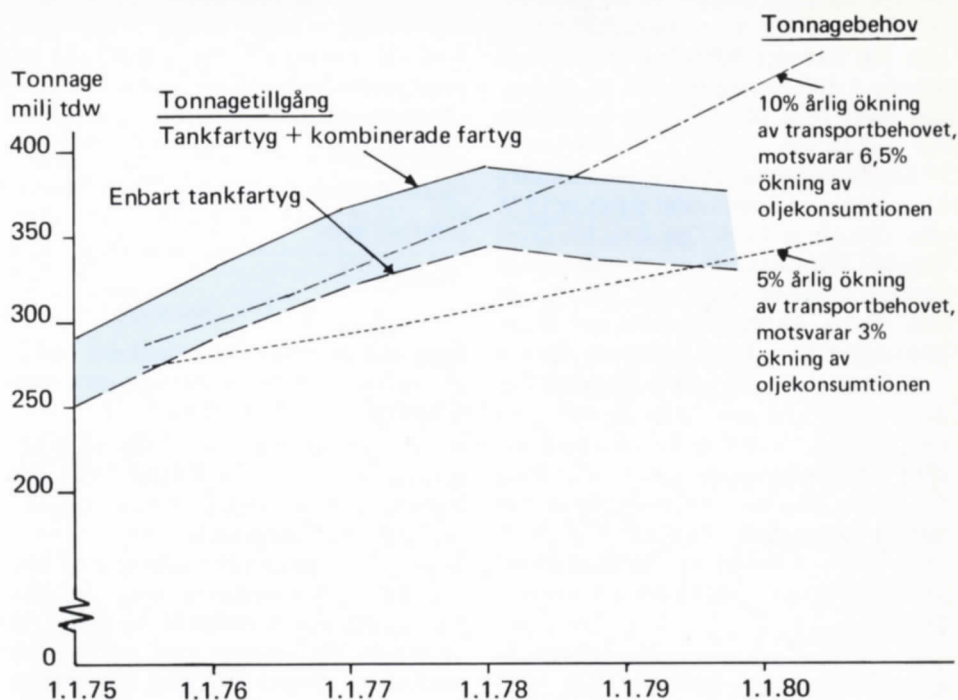
Sven Salén AB hade ytterligare ett framgångsrikt år och redovisar ett mycket gott resultat.

Götaverken uppvisar för 1974 en förbättring från 1973, men ändå långt under vad som förväntats. Götaverkens problem är huvudsakligen produktionen vid Arendal samt den oförmånliga kursutvecklingen för utländska valutor. Intresset för nybeställningar försvann gradvis under året i takt med de försämrade fraktmarknaderna. Under första halvåret tecknades dock ytterligare nio nybyggnadskontrakt. Order finns nu för leverans t o m 1977 och i viss utsträckning in på 1978.

Rekonstruktionen av Götaverken, som påbörjades 1971, är nu avslutad genom att staten gått in som delägare med 9,5%. Salénrederierna har under denna tid tillskjutit totalt 286 mkr, varav 150 mkr som aktiekapital och 136 mkr som koncernbidrag. (Mer om Götaverken på annan plats i tidningen.)

Energiavdelningen, där vi delar på verksamheten med Salénia och utomstående intressenter, har varit mycket aktiv. Bl a har två oljeborrplattformar av typen "Jack-Up" beställts. Oljeprospekter-

## Tillgång och efterfrågan på tankfartyg



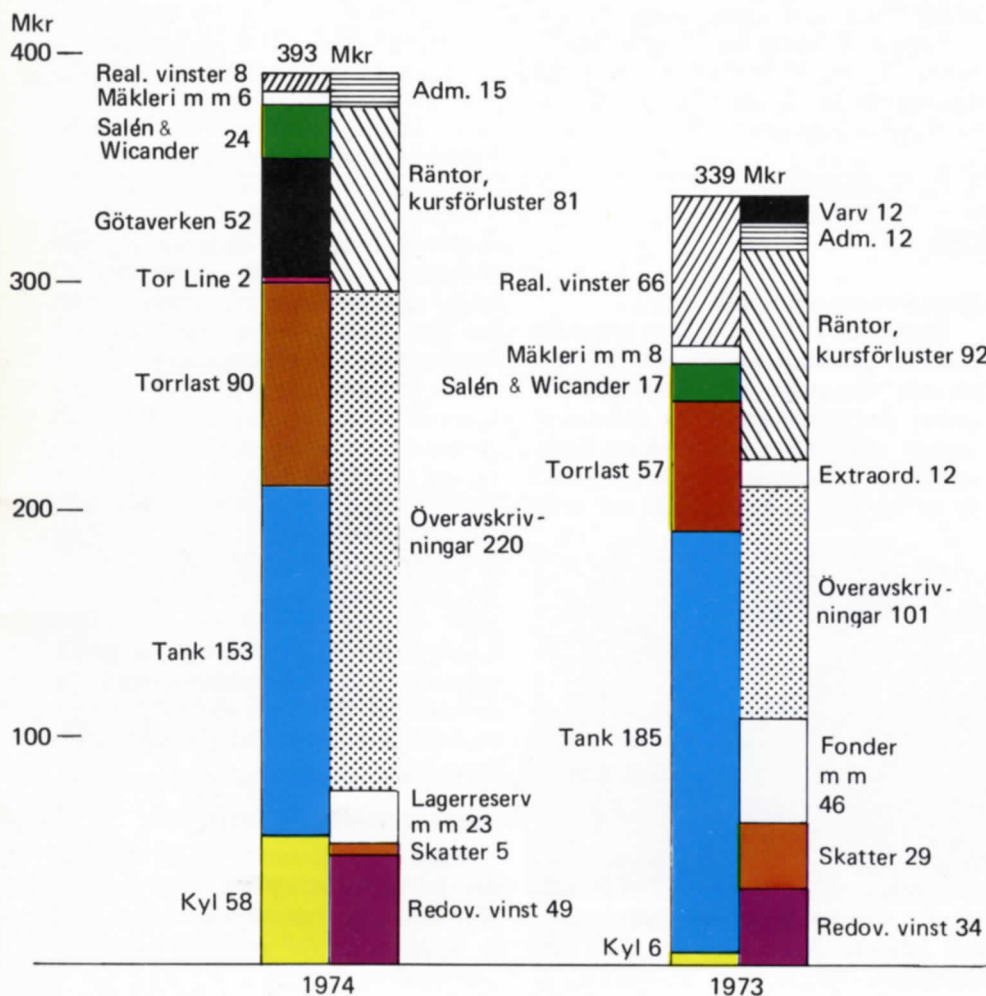
ring bedrivs inom Petroswede liksom i ett svensk-filippinskt konsortium.

J S Saba, vår satsning tillsammans med Johnsons, har nu några år på nacken och den positiva utvecklingen fortsätter. Arbetet med Dagab och tillskapandet av dagligvaruhandels sk tredje block har gått raskt framåt. Såväl NK som Ahlén har nu knutits till detta samarbete och båda företagen har gått in som aktieägare i Saba med 10% samtidigt som Dagab ombesörjer en stor del av deras dagligvarudistribution. De till Dagab knutna detaljisterna svarar idag för ca 25% av den svenska dagligvaruhandeln.

Jag kommer så in på framtiden. Det har ofta sagts att svängningarna inom shipping är kraftiga. När jag idag studerar år 1975, 1976 och 1977 i den femårsprognos vi gjorde 1973 och jämför dem med dagens prognoser för samma år är det slående hur enormt förutsättningarna för vår verksamhet har förändrats. En jämförelse mellan ytterlighetsalternativen i dessa prognoser ger en skillnad i resultat av storleksordningen en miljard kronor för de tre åren. Det är uppenbarligen svårt att göra långsiktiga prognoser i vår bransch.

Vi befinner oss just nu i en period då efterfrågan på sjöfartstjänster i världen minskar och då ersättningen för det slags tjänster vi erbjuder ligger långt under självkostnad. Som en följd av denna situation läggs tonnage upp. En tredjedel av det svenska tanktonnaget ligger redan upplagt. Skall vi gissa att detta till årsskiftet ökas till 50%. Samtidigt ökar lönekostnaderna i Sverige och för svensk sjöfart i en uppseendeväckande snabb

## Salénrederierna AB med dotterbolag Koncernresultaträkning



Forts. nästa sida

## Antal anställda i Salénrederierna AB med dotterbolag

|                          | 1974   | 1973   | Diff % |
|--------------------------|--------|--------|--------|
| Rederierna inkl Tor Line | 2.448  | 2.276  | + 7    |
| Götaverken               | 12.187 | 11.068 | + 10   |
| Salén & Wicander AB      | 323    | 316    | + 2    |
| Mäklari m m              | 31     | 77     |        |
| Summa                    | 14.989 | 13.737 | + 9    |

takt. Riskerna härmed är uppenbara. Omvärlden tar liten hänsyn till vår generositet mot oss själva i avtalsförhandlingar och jag tror att följderna för oss som arbetar i sjöfartsnäringsen kan bli obehagliga med tanke på den svaga marknad vi har framför oss.

Många bedömare förutser en vändning i världskonjunkturen under slutet av 1975 eller i början av 1976. Om detta blir fallet kommer världshandeln att stimuleras och därmed efterfrågan på våra tjänster att öka. Detta kommer givetvis att få en positiv inverkan på rederirörelsen.

En förbättring av tankmarknaden fördröjs dock av dagens stora överskott på tanktonnage. Före den sk oljekrisen var tillväxten i oljekonsumtion i världen ca 8% årligen. Oljetransporternas tillväxt var ungefär det dubbla, dvs 16–17%. Världens varv och redare var inställda på att genom nybyggnad möta detta transportbehov.

I och med att oljetransportarbetet ej kom att öka under 1974 blev hela 1974 års produktion av tankfartyg, i runda tal 40–50 miljoner tdw överflöd.

Uppläggningsen av tanktonnage är dock för närvarande större än nyproduktionen, varför man sannolikt i höst kommer till en situation där det blir nödvändigt att bromsa uppläggningstakten. Detta kan endast åstadkommas genom en viss höjning av frakterna, något som i första hand bör gynna det tonnage som kan transportera olja till lägsta kostnad.

För rederiet kommer 1975 års resultat troligen ej att medge full tackning för planliga avskrivningar och räntor. Mot

bakgrund av dagens fraktmarknad bedömer jag dock denna resultatprognos som uthärdlig.

Götaverkens resultat är höggradigt beroende av valuta-utvecklingen, speciellt dollarkursens variationer. Den kreditpolitik som för närvarande förs i Sverige syftar till att genom åtstramningar på den svenska kreditmarknaden tvinga svenska företag att låna utomlands. Vi måste då acceptera de valutor som erbjuds på marknaden. Någon möjlighet att försäkra långa valutarisker finns ej i Sverige. Risktagningen med valutor inom varvs- och rederinäringarna blir oundvikliga och fortsätter mot dessa näringens vilja.

Som läget ser ut just nu kommer Götaverkens resultat att bli klart otillfredsställande för innevarande år. För de därpå följande två åren har Götaverken som bekant order som beräknas ge goda överskott.

Salén & Wicander, liksom Saba/Dagab, berörs väl inte så mycket av de övriga rörelsegrenarnas problem och bör liksom 1974 lämna hyggliga resultat.

Koncernens goda likviditet ställs på prov i denna dåliga sjöfartskonjunktur. Med den framtidsbedömning, som vi efter noggranna analyser enats om, är vår likviditet – inklusive avtalade kreditarrangemang – betryggande för de närmaste åren.

Till sist kan jag inte undgå att något fundera kring vad som hänt om utvecklingen på valutamarknaden hade blivit en annan än dagens. Hade exempelvis dollarkursen förblivit oförändrad eller stärkts som många specialister förutspådde hade väl vi och många andra geniförklarats.

Vad jag skulle önska i dessa sammanhang är en smula måttfullhet i den kritik som riktas mot rederier och varvsfolk, vilka ju haft att fatta beslut utan att ha facit i handen.

*Sture Ödner*

## Rapport från rederistyrelsen

Vid rederistyrelsens möte den 12 maj behandlades och diskuterades bland annat följande frågor:

**Resultat 1974 och resultatprognos för 1975 samt nuvarande fraktmarknad.**

På sidan 2 och följande sidor samt på sidan 10 finns dessa frågor utförligt behandlade.

### Joint ventures utomlands

Oljekrisen, UNCTAD-koden och andra liknande protektionistiska och diskriminerande strävanden har väsentligen förändrat förutsättningarna för rederiverksamhet, vilket i hög grad påverkar Salénrederierna. Situationen idag är den att ett flertal tankfartyg är upplagda och verk-

samheten inom kyl, tank och torrlast drabbas mer och mer av preferensregler i länder där vi baserar vår trafik. I detta läge finns enligt företagsledningens uppfattning bara en möjlig lösning – om vi önskar fortsätta rederiverksamhet – nämligen att söka samarbeta med nationella intressenter i länder som ännu inte utvecklats tillräckligt flotta och där laster finns att tillgå. Om vi inte agerar på detta sätt tar andra rederier vår plats, varvid vår konkurrenssituation blir omöjlig. Därvid bör också beaktas att engagemang i sk joint ventures normalt kan få positiva konsekvenser för Sverige såväl ur valutasympunkt som arbetskraftssympunkt. Rederistyrelsen förklarade sig helt dela företagsledningens uppfattning och agerande i dessa frågor.

### Dagskostnader för fartygen

Dagskostnadsutfall för 1974 redovisades. Därvid framkom att bland annat en post som stigit väsentligt de senaste åren är kostnaderna för sjöfolkets hemresor.



Några av deltagarna i rederistyrelsens möte: fr v Gunnar Rosengren (sekreterare), Christer Salén, Allan Dahlberg, Red Snabb, Mauritz Rosenqvist och Nils Erik Rantatalo, som efterträtt Göran Smedberg i styrelsen.



# Salénrederierna AB med dotterbolag

## Fartygsflottan den 31 dec. 1974

| KYLREDERIET           | Tdw     | Byggn.<br>år | Kubikfot  |
|-----------------------|---------|--------------|-----------|
| Atitlan               | 8.600   | 1961         | 360.770   |
| Antilope (50%)        | 8.625   | 1964         | 371.060   |
| Arawak (50%)          | 8.456   | 1965         | 373.610   |
| Ariel                 | 8.400   | 1964         | 374.510   |
| Albany (50%)          | 8.390   | 1964         | 376.510   |
| Australic (50%)       | 8.390   | 1965         | 376.510   |
| Snow Flake            | 15.544  | 1972         | 611.615   |
| Snow Land             | 15.544  | 1972         | 611.600   |
| Snow Storm            | 15.544  | 1972         | 611.615   |
| Snow Ball             | 15.544  | 1973         | 611.615   |
| Snow Drift            | 15.544  | 1973         | 611.615   |
| Snow Hill             | 15.544  | 1974         | 611.615   |
| Summa 12 fartyg       | 144.125 |              | 5.902.645 |
| avgår externa andelar | -16.930 |              |           |
|                       | 127.195 |              |           |

| TANKREDERIET          | Tdw       | Byggn.<br>år |
|-----------------------|-----------|--------------|
| Sea Saga              | 36.510    | 1958         |
| Sven Salén            | 42.930    | 1958         |
| Sea Song              | 43.045    | 1959         |
| Sea Sapphire          | 60.328    | 1963         |
| Seven Seas            | 97.550    | 1967         |
| Seven Stars           | 97.550    | 1967         |
| Sea Spray             | 121.185   | 1966         |
| Sea Sovereign         | 210.550   | 1969         |
| Sea Soldier (70%)     | 255.350   | 1972         |
| Sea Splendour         | 255.350   | 1972         |
| Sea Scout (80%)       | 256.050   | 1973         |
| Sea Swift (80%)       | 256.050   | 1973         |
| Sea Saint (55%)       | 350.770   | 1974         |
| Summa 13 fartyg       | 2.083.218 |              |
| avgår externa andelar | -336.871  |              |
|                       | 1.746.347 |              |

| Nybyggen              | Tdw       | Byggn.<br>år |
|-----------------------|-----------|--------------|
| Sea Scape (59%)       | 348.200   | 1975         |
| NB 548 (59%)          | 348.200   | 1975         |
| NB 549 (61%)**        | 348.200   | 1975         |
| NB 552 (68%)          | 348.200   | 1976         |
| NB 556 (68%)          | 348.200   | 1976         |
| NB 557 (68%)*         | 348.200   | 1977         |
| Summa 6 fartyg        | 2.089.200 |              |
| avgår externa andelar | -755.594  |              |
|                       | 1.333.606 |              |

| TORRLASTREDERIET | Tdw     | Byggn.<br>år |
|------------------|---------|--------------|
| Bulkfartyg       |         |              |
| Nordanvik (50%)  | 3.395   | 1960         |
| Baltic Wasa      | 18.340  | 1963         |
| Scandic Wasa*    | 20.280  | 1963         |
| Arctic Wasa*     | 22.855  | 1973         |
| Nordic Wasa*     | 27.300  | 1968         |
| Atlantic Wasa*   | 30.470  | 1974         |
| Pacific Wasa*    | 68.820  | 1972         |
|                  | 191.460 |              |

| Malm/tankfartyg     | Tdw    | Byggn.<br>år |
|---------------------|--------|--------------|
| Singo*              | 7.170  | 1962         |
| Foglaro*            | 12.770 | 1945         |
| Ledarö*             | 12.800 | 1955         |
|                     | 32.740 |              |
| Twoendäckade fartyg |        |              |
| Husarö*             | 9.230  | 1961         |
| Segerö*             | 9.280  | 1962         |
|                     | 18.510 |              |

Summa seglande tonnage exklusive externa andelar ..... 2.156.170 tdw  
Summa beställt tonnage exklusive externa andelar ..... 1.382.006 tdw

| Linjefartyg           | Tdw     | Byggn.<br>år |
|-----------------------|---------|--------------|
| Kungshamn*            | 9.740   | 1958         |
| Korshamn*             | 12.980  | 1957         |
| Killara*              | 12.990  | 1966         |
|                       | 35.710  |              |
| Summa 15 fartyg       | 278.420 |              |
| avgår externa andelar | -1.698  |              |
|                       | 276.722 |              |
| Bulkfartyg, nybyggen  |         |              |
| NB 108*               | 23.000  | 1977         |
| NB 109*               | 23.000  | 1977         |
| Summa 2 fartyg        | 46.000  |              |

| TOR LINE              | Tdw   | Byggn.<br>år |
|-----------------------|-------|--------------|
| Passagerarfartyg      |       |              |
| Tor Hollandia (37,5%) | 2.250 | 1967         |
| Tor Anglia (37,5%)    | 2.500 | 1966         |
|                       | 4.750 |              |

| Lastfartyg            | Tdw    | Byggn.<br>år |
|-----------------------|--------|--------------|
| Tor Dania (37,5%)     | 5.500  | 1973         |
| Tor Finlandia (37,5%) | 5.500  | 1974         |
| Summa 4 fartyg        | 15.750 |              |
| avgår externa andelar | -9.844 |              |
|                       | 5.906  |              |

| Passagerarfartyg, nybyggen | Tdw    | Byggn.<br>år |
|----------------------------|--------|--------------|
| NB 607 (37,5%)             | 3.200  | 1975         |
| NB 608 (37,5%)             | 3.200  | 1976         |
| Summa 2 fartyg             | 6.400  |              |
| avgår externa andelar      | -4.000 |              |
|                            | 2.400  |              |

\* Ägt av dotterbolag  
\*\* Varav dotterbolag 4%

Diskussion fördes också om huruvida icke förutsättningarna för att införa självadministrerande besättningar nu var betydligt gynnsammare än tidigare. Det beslutades att ta upp denna fråga på nytt vid nästa möte och under tiden fram till dess försöka analysera tidigare material och försök om självadministrerande besättningar.

### Arbetsmiljöfonden

Olika möjligheter att använda till denna fond avsatta medel, drygt 2 miljoner kronor, diskuterades. Rederistyrelsen var enig om att icke avsätta pengarna till Handelsflottans Valfärdsråd, utan beslutade istället att ta kontakt med personalen på fartygen och kontoret för att få in synpunkter på hur pengarna skall kunna användas.

### Rapport från sjöpersonalavdelningen

Här redovisades och diskuterades dels en arbetskraftsprognos per april 1975 och dels det nya personalplaneringssystemet, för vilket redogörelse tidigare lämnats i Saléninformation SJP 7/75.

Forts. sid 7

Utöver ovanstående fartyg opererade Salénrederierna vid årsskiftet följande fartyg tillhöriga Rederi AB Salénia med dotterföretag.

|                  | Byggn.<br>år | Tdw    | Kubikfot  |
|------------------|--------------|--------|-----------|
| <b>Kylfartyg</b> |              |        |           |
| Argonaut         | 1964         | 8 400  | 374 510   |
| San Benito       | 1968         | 8 440  | 407 970   |
| San Blas         | 1967         | 8 440  | 408 400   |
| San Bruno (50%)  | 1967         | 8 440  | 407 970   |
| Tasmanic (50%)   | 1967         | 8 440  | 407 970   |
| Atlantide        | 1960         | 8 600  | 359 767   |
| Snow Crystal     | 1973         | 15 544 | 611 615   |
| Snow Flower      | 1972         | 15 544 | 611 615   |
|                  |              | 81.848 | 3 589 819 |

| Tankfartyg   | Byggn.<br>år | Tdw     |
|--------------|--------------|---------|
| Dagmar Salén | 1963         | 60 328  |
| Sea Spirit   | 1966         | 121 185 |
| Sea Serpent  | 1971         | 255 350 |
| Sea Swan     | 1971         | 255 350 |
|              |              | 692 213 |

| Bulkfartyg    | Byggn.<br>år | Tdw     |
|---------------|--------------|---------|
| Scottish Wasa | 1961         | 15 912  |
| Irish Wasa    | 1959         | 16 045  |
| British Wasa  | 1969         | 19 207  |
| Cornish Wasa  | 1966         | 19 522  |
| Finnish Wasa  | 1966         | 26 851  |
| Spanish Wasa  | 1974         | 26 499  |
| Nybyggad 106  | 1976         | 23 000  |
| Nybyggad 107  | 1976         | 23 000  |
|               |              | 170 036 |

## Fraktmarknaden

### Kyl

Kylmarknaden har under de två senaste månaderna varit relativt god, men kan tyvärr ändå ej jämföras med motsvarande perioder under tidigare år. De främsta orsakerna till detta är den låga tillgången på bananer samt lägre volymer av äpplen, päron och druvor från södra hemisfären. Sysselsättningen av flottan har dock varit mycket god men tyvärr till ett något sämre resultat än beräknat.

Även under maj månad förutses en mycket god sysselsättning av kylflottan främst beroende på stora volymer citrus från Californien till Fjärran Östern och Europa samt en del extra äppelaster från Sydafrika. Under maj månad planeras 3-4 fartyg varje vecka lasta i Long Beach och den totala kvantiteten av citrus från Californien under innevarande år beräknas bli 20-25% större än föregående år. Detta skall således ge en hygglig sysselsättning av en stor del av flottan även under juni-augusti.

I slutet av maj kommer ett av fartygen att lasta kött i Australien för transport till Ryssland - den första lasten under ett tidigare tecknat kontrakt. Dessutom fraktas en köttlast från Australien till Iran.

Kontrakt har tecknats med Castle & Cook för månatliga banantransporter från Ecuador till Iran med början i juli 1975 och sista lastning i februari 1976. Under andra halvåret är stora bananimporter till Iran att förvänta och detta får förhoppningsvis en positiv inverkan på kylmarknaden.

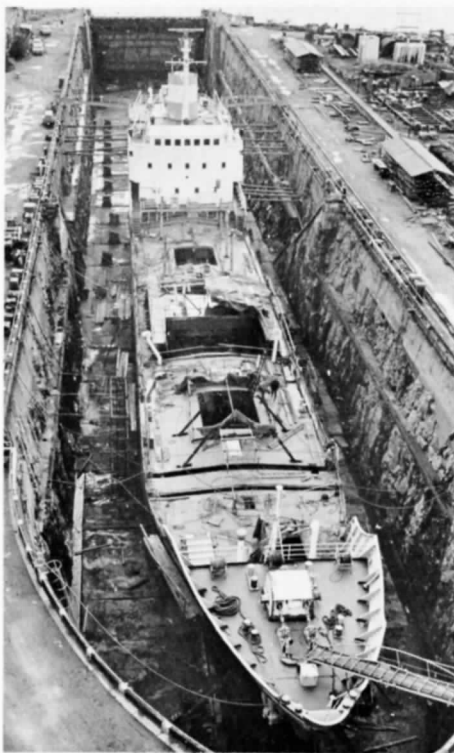
Det är i dag mycket svårt att förutspå vad som kommer att inträffa på kylmarknaden under andra halvåret. Med tanke på den dåliga torrlastmarknaden förutses ganska låga frakter, men man kan dock hoppas att kunna sysselsätta hela flottan.

### Tank

Allt fler och fler fartyg går nu till uppläggningsplatser i stället för att fortsätta driften till frakter i absolut bottenläge. Man kan notera att den 30 april befanns 358 tankfartyg upplagda om tillsammans 25,8 milj ton dödvikt. Från den 1 januari till den 30 april har det samtidigt skrotats 128 fartyg om 3,4 milj ton. I spannmålsfarten sysselsätts ca 100-talet fartyg om tillsammans 4,1 milj ton dödvikt, och av det kombinerade tonnaget (OBOs ore/oil) är nu enbart ca 41% eller 17 milj ton sysselsatt med oljetransporter.

Frakterna har de senaste månaderna ej visat några tecken på förbättring, och man kan heller inte räkna med att det inom den närmaste framtiden kan ske någon förändring förrän den lastlediga flottan i Persiska viken om ca 5/7 milj ton försvunnit. Det betalas fortfarande ca WS 15 för VLCC-tonnage och ca WS 20-25 för 100/120.000-tonnare från Persiska

## Cementa och Saléns i partrederi



*Nordanvik under förlängning på Götaverken Finnbo*

Salénrederierna har tillsammans med Cementa AB bildat ett partrederi för m/s *Nordanvik*. Andelarna i partrederiet är hälften vardera. Fartyget har inköpts från Eurockoncernen och har långtidschartrats för bare-boat certeparti av Cementa AB (bare-boat - på svenska skeppslega - innebär att fartyget uthyrs "rent" och att bare-boat-befraktaren påtar sig utrustning, bemanning och alla andra redarefunktioner). Under vinterhalvåret 74/75 har fartyget ombyggt vid Götaverken Finnbo samt utrustats med automatiskt lossningsarrangemang i form av band och paternoster-verk.

Genom ombyggnaden har fartyget förlängts ca 13 meter och dessutom har huvuddäck försetts med trunk och nya hydrauliska luckor. Dödvikten har härigenom ökats från 2 640 ton till 3 450 ton. Lossningsutrustningen, som är dimensionerad för ca 800 ton last per timme, kan skötas av en man via centralt manöverrum. Fartyget har insatts i trafik med kalksten mellan Sturugns på Gotland och Köping.

viken till Europa. Från Medelhavet och Västafrika erhåller fartyg om 46/60.000 ton omkring WS 50-55 för laster till Europa eller Amerika.

*Sea Saint* har för räkning Exxon fraktats för en full last crude oil från Rastanura till Lavera i Frankrike till en frakt av WS 15 1/2 kombinerat med att partrederiet av Exxon tagit t/t *Allegro* eller substitut för en resa från PG till Europa/Amerika/Skandinavien alternativt två konsekutiva resor PG/Singapore-Japan range till WS 32 1/2.

Förberedelser har nu gjorts för en ny uppläggningsplats i Singlefjorden norr om Strömstad, där *Sea Stratus* efter utförd provtur den 25 maj uppankras. *Sea Soldier* som lossar sin sista last i Genua den 16 maj under certepartiet med Shell, och *Sea Swan* som befinner sig på resa till Rotterdam, ansluter sig till uppläggningsplatsen under sista dagarna i maj respektive början av juni.

### Torrlast

Torrlastmarknaden har ytterligare försvagats och för en 25.000-tonnare är inseglingen idag för en transatlantisk rundresa avsevärt under dagskostnaderna.

*Pacific Wasa* har fraktats för 6 månader t/c till en frakt som icke ger full täckning för dagskostnaderna, men för denna storlek måste avslutet anses tillfredsställande.

Någon ljusning inom den närmaste tiden väntas icke, men förhoppningsvis skulle en långsam förbättring av ekono-

min och minskade lager kunna medföra en stabilisering och viss uppgång av fraktnivån under sista kvartalet i år.

Svedel Linjen har haft en viss minskning i lasttillgången men räknar ändå med ett tillfredsställande resultat.

## Sålt bulkfartyg

M/S *Baltic Wasa* har sålts till Slobodna Plovidba, Sibenik, Jugoslavien. Leveransen till de nya ägarna skedde i Göteborg i mitten av maj.



Fartyget byggdes 1963 vid Götaverken och är på 16 800 tdw. 1967 köptes hon för 8 mkr av Salénrederierna från Rederi AB Tankoil, Göteborg. Fartygets namn var då *Argo*. Namnet *Baltic Wasa* fick hon dock inte förrän i januari 1971.



## Sea Stratus levererad

Det tredje tankfartyget av sju om 350.000 ton, som partrederier med Salénrederierna som huvuddelägare beställt vid Kockums, döptes den 6 maj till *Sea Stratus* vid en ceremoni vid varvets utrustningskaj. Den 21 maj påbörjades provturen och den 28 maj planeras fartyget på grund av rådande marknadsläge bli upplagt vid Kattholmen strax norr om Strömstad.

Sea Stratus ägs till 59% av Salénrederierna AB och resterande andelar i huvudsak av Transatlantic och Kockums.



Fartygets gudmoder var fru Birgit Karlson, maka till verkställande direktören i Investment AB Asken, Bengt Karlson. På bilden ses gudmodern tillsammans med varvets chef Nils-Hugo Hallenborg.

## Kölsträckning i Wismar

Det drar ihop sig till kölsträckning vid Mathias-Thesen-Werft i Wismar. Den första av Saléns fyra nya bulkfartyg har kommit så långt, att dubbelbottensektionerna är klara att placeras på badden.

Fartygen, som beställdes i början av 1974, är i stort av samma typ som *Arctic Wasa*. De har en överbyggnad som är en våning lägre än *Arctic Wasa* och förbättrade bostadsutrymmen för besättningen. Av denna anledning har det fina centralförrådet som finns på *Arctic Wasa* försvunnit. Fartygen, som byggs till Norske Veritas klass (1A1 HC Ice 1A EO), får en ny östtysk CP-propeller, många mindre ändringar efter erfarenheter från *Arctic Wasa* och förbättrad navigeringsutrustning.

Fartygen skall levereras med nybyggnadsnr 106 i slutet av andra kvartalet 1976, nyb nr 107 slutet av fjärde kvartalet 1976 och nyb nr 108 och 109 under andra kvartalet 1977.

## SVEDEL-konferens i Ostafrika



Sammanträdesbild: fr v Mr Gouyon, Mr Aumont, Clarence Dybeck, Mr Bouscasse och Charles Fletcher

Svedel Linjen har hållit sitt årliga agentmöte. I takt med tiden och utvecklingen träffades fyrtio Svedel-representanter och linjeagenter denna gång i Kenya under en vecka i april månad. Föregående års resultat (mycket tillfredsställande) och linjens framtida struktur diskuterades under ordförandeskap av Clarence Dybeck. Agenterna från Europa fick även tillfälle att inom mindre grupper utväxla erfarenheter och synpunkter med representanter från Saudi-Arabien, Tanzania, Sudan, Syd-Yemen och inte minst Kenya som stod för ett välorganiserat värdskap. Mötet bevakades i vederbörlig ordning av Kenyas television.

Ågareintressena representerades av herr H. Bouscase från Delmas-Vieljeux och förutom Clarence Dybeck av Charles Fletcher och Björn Byrnfors från Salénrederierna. Dessa sammanträdde även med ett stort antal representanter för myndigheter och exportörer i Nairobi och Mombasa.

Under resan från Nairobi till Mombasa gavs tillfälle till "safari" med övernattnings i "bushen" bland allehanda vilda djur.

En stor del av diskussionerna ägnades åt Suezkanalens eventuella öppnande, som givetvis kommer att innebära drastiskt förändrade förutsättningar för Svedel Linjen. Mot bakgrunden av Svedel Linjens starka ställning inom berörda områden betraktades dock framtiden med en viss optimism även om 1974 års rekordmässiga seglationsresultat får ses huvudsakligen mot bakgrunden av en högkonjunktur, påspädd med en explosionsartad import av högvärdigt gods till Saudi-Arabien.

Deltagarna fick även tillfälle att analysera Ost-Afrikas framtid ur sjöfartspolitiskt perspektiv. Det nationella patos som accentuerats i takt med politiska omvälvningar i så gott som alla afrikanska länder, utom Syd-Afrika, har naturligtvis även spritt sig till sjöfartsnäringen. Ost-Afrika-konferensen har i demokratisk och internationell anda antagit den nationella ostafrikanska linjen som medlem, och Svedel Linjen kommer även i framtiden att följa dessa intentioner, d v s djupare samarbete snarare än hård konkurrens

### Forts. rederistyrelsen

#### Kassett-TV

För kassett-TV-verksamheten i fartygen hänvisas till särskild redogörelse på annan plats i Salén-Nytt.

Av representanterna för sjöpersonalen anmälde negativa synpunkter på att kassetter med aktuella nyheter når fartygen först efter lång tid, varvid nyhetsvärdet väsentligen minskats. Det uppdrogs åt de anställdas representanter att komma med förslag till förbättringar.

#### Utbildningsfrågor m m

Mauritz Rosenqvist hade i skrivelse till Rederistyrelsen tagit upp vissa frågor angående utbildning och förhållanden ombord. Rederistyrelsen ansåg att dessa frågor i första hand skall prövas av sjöpersonalavdelningen och underströk samtidigt vikten av att rederiet får kännedom om de önskemål och synpunkter som finns hos de ombordanställda.

### De anställdas representanter i Rederistyrelsen

#### Ordinarie

Sixten Ackermark  
Kontorsanställda

Nils Erik Rantatalo  
Sjöfolksförbundet

Vakant  
Fartygsbefälsförbundet

#### Suppleant

Stig Brander  
Kontorsanställda

Red Snabb  
Sjöfolksförbundet

Mauritz Rosenqvist  
Maskinbefälsförbundet

# Nya Tor Line-terminalen i Göteborg invigd



*Tor Lines nya, eleganta terminal.*

För några veckor sedan flyttade Tor Line in i TOR OFFICE, det nya huvudkontoret i Skandiahallen. Och något senare invigdes en ny passagerarterminal, det sista inför introduktionen av kryssningsfärjan *Tor Britannia*.

På 6 m höga pelare reser sig den nya terminalen, bara ett par stenkast från Tor Lines gamla terminalbyggnad. Terminalen har kostat cirka 5 milj kr, vartill kommer de mark- och ramparbeten som Göteborgs Hamn utfört, vilka kostat 4 milj kr. Under maj blir också nya terminaler klara i Amsterdam och i Felixstowe, Tor Lines nya destination i England.

## Inrikes- och utrikeshall

Hela byggnaden har en yta på 2 100 m<sup>2</sup>. Den vilar på pelare med endast entrén i marknivå. Från själva terminalbyggnaden går en 120 m lång matargång ut till färjorna. Därigenom har man fått

en stor fri trafikyta i närheten av färjorna och skärmtak för inkvartering av bilar och gods.

Från entrén leder rulltrappor och hiss upp till vänthallarna. För att underlätta ombord- och ilandstigning, har man delat av terminalen med en glasvägg i en utrikes- och en inrikeshall, ungefär som på en flygplats. I båda vänthallarna finns kafeterior samt biljettkontor och övrig service. En stor fördel med att ha en separat utrikeshall är att när bilarna kört genom tullen på utresan, kan passagerarna gå upp till utrikeshallen och där invänta ombordkörning. Vidare förbättras kommunikationerna mellan Tor Lines, Tullens och Passpolisens personal.

## Matargång

Matargången sträcker sig som Ormen Länge ut till färjerampen. Den är 120 m lång och har ett transportband för bagage.

Bagagebandet rör sig framåt med 60 meter i minuten, en hastighet som även äldre bör finna bekväm.

I markplanet finns 5 mindre envåningsbyggnader för tull-, biljett- och passkontroll, 2 byggnader för utresande bilister, 2 för ankommande samt en separat byggnad för tullvisitation. Uppställningsplatserna är dimensionerade för att klara *Tor Britannias* kapacitet – 450 platser för avgående trafik och 300 för ankommande.

Från Tor Lines sida räknar man med att det kommer att gå dubbelt så fort för passagerarna att komma ombord och stiga iland jämfört med den gamla terminalen. Lastning och lossning av *Tor Britannia*, som tar över 1 200 passagerare och 420 bilar, beräknas gå på ca 2 timmar.

## Start i Oxen Större



Schacktningsarbeten för Saléns nya kontorshus i Stockholms centrum har nu påbörjats. Det stora tomtområdet – Stockholms sista "grop" – har helt utrymmts på parkeringsautomater och tillfällig bebyggelse och det är nu full fart på grävningarna. Det beräknas idag att inflyttning skall kunna ske vid årsskiftet 77/78 i den del av huset som skall disponeras av Saléns egen personal. Under tiden fram till dess hela komplexet står färdigt kommer Salén-Nytt att kontinuerligt följa byggnationens olika faser.

Bilden visar "gropen" så som den tedde sig på morgonen den 28 april 1975 när grävsoporna just hade börjat sitt arbete. Här är några av dem som var med vid tillfället: från vänster Gunnar Landberg, Project-Coordinator AB, Lars Rånhem från Evidentia, Matts Larson, Saléns, Anita Ryman, representant för Förtroenderådet, Allan Westerman, PCAB och Bengt Lidebrandt, Saléns.



# LUF tar hand om Tor Lines växande volymer

Istället för att lasta en container i taget åker fyra stycken med åt gången. Ja, så enkelt kan man beskriva Tor Lines nya lasthanteringssystem. En höj- och sänkbar vagn på 32 hjul, som tar 80 ton, gör att lastning och lossning går snabbt, säkert och effektivt. Vagnen är kärnan i det nya LUF-systemet (Lift Unit Frame), som har varit igång sedan i höstas i Göteborg och Amsterdam. Under året planerar man att införa det på flera av Tor Lines destinationsorter.

Erfarenheterna är positiva. Man har bemästrat (det glädjande) problemet med växande godsmängder. Ro/ro-fartygets lastkapacitet utnyttjas bättre. Det berättar Anders Johansson för Salén-Nytt. Han har under tre år varit med och arbetat fram systemet hos Tor Line. Ett särskilt dotterbolag, Salén & Wicander Terminals AB, med Anders Johansson som VD har nu bildats för det fortsatta utvecklingsarbetet.

Det vanliga sättet vid lastning av ro/ro-fartyg är att terminaltraktorer med skyttelvagnar sköter om de horisontella transporterna och två motviktstruckar lyfter av och på containerna. Med den tekniken kan man lasta ca 25 stycken 20-fotsenheter per timme. Men det ger alltför långa liggetider.

Man beslöt därför att tillverka en lastram där man kunde ställa två 20-fotscontainers bredvid varandra och ytterligare två ovanpå. Det gav den önskade stabiliteten och storleken passade dessutom ganska exakt för lastfärjorna. Akterporten utnyttjas nästan maximalt.

## 32 hjul – 16 axlar – 80 ton

I samarbete med Saléns tekniska avdelning i Stockholm och LTI byggdes en helt ny typ av transportvagn anpassad till lastramarna. Vagnen är hydrauliskt höj- och sänkbar. Den är avsedd för laster upp till 80 ton, men kan förstärkas för än tyngre laster. Vagnen väger 16 ton och har 32 hjul på 16 axlar.

## Vänliga terminaltraktorer

Vid lastningen skjuts vagnen i nedfällt läge (46 cm hög) in under lastramen och höjs till transportläge. Vagnen dras sedan av vanliga terminaltraktorer med förstärkta hydraulpumpar in i fartyget. Frånsett lastvagnarna och ramarna innebär systemet alltså inga egentliga förändringar i terminalutrustningen.

För närvarande har Tor Line 7 vagnar och 170 ramar i Göteborg och Amsterdam. Vagnarna byggs av Linköpings Transportindustri och ramarna tillverkar Tor Line på egen hand. Hittills har LUF-systemet kostat ca 2,5 milj. kr. Vagnarna går på omkring kr 250.000:– och ramarna kr 5.000:– per styck.

## En framtidsbild – T efter LUF

Men redan innan det nya LUF-systemet är infört på Tor Lines alla destinationsorter är lastvagnen under utveckling.

Man jobbar efter två linjer. Dagens LUF-vagn tar 80 ton. Morgondagens skall ta 120 ton. Bygger man dessutom om fartygens lastramper och delar in lastrummen efter containerns mått kommer lastning och lossning att gå än snabbare.

Den andra idén man jobbar vidare på att få fram är en vagn, som vilar på en luftkudde – ungefär som en svävar. När idén realiserats får man väl döpa om LUF-systemet till LUFT-systemet.

Som en konsekvens av det nya LUF-systemet kommer på lite sikt ett färre antal fartyg för samma transportarbete att behövas. Alternativt kan trafiken ökas med samma flotta. Vidare kan ro/ro-fartygen konkurrera med andra specialfartyg. Ro/ro-fartygen kan också göras större utan att behöva spendera ytterligare en dag i hamn.

## Från fartyg till godsmottagning

Rent praktiskt fungerar det så här. När containerna kommer till godsmottagningen sätts de ihop fyra och fyra i lastramen. Lastningen på ramarna sker med 30-tons gaffeltruckar. Därefter flyttas lastramen med de fyra enhetslasterna ut och ställs upp i väntan på att lastas in i fartyget. Inte förrän lasten kommer in till godsmottagningen på destinationsorten delar man på de fyra containerna.



Anders Johansson -

Finessen med det nya systemet är alltså att terminalarbetet kan göras i lugn och ro vid godsmottagningen och inte vid fartyget med pressat tidsschema.

## Inte bara containers

Men lastramarna kan inte enbart utnyttjas för containerfrakt. De två undre enheterna kan även vara plattformar, som kan ta laster upp till 50 ton. Ett "specialdäck" för tungt gods som pappersmassa kan således klara 100 ton.

Man kan också tänka sig andra specialramar för tex personbilar. Bygger man i tre plan skulle en lastram kunna ta 9 bilar.



Upp till 80 ton kan en enhet som den ovan väga.

## Bästa året hittills för SSAB

Sven Salén AB – i dagligt tal kallat SSAB – är ett skeppsmäklarföretag med speciell inriktning på nybyggnadskontraktering av fartyg samt köp och försäljning av second-hand-tonnage. Firmans uppdragsgivare inom denna sektor är i första hand rederierna inom Saléngruppen. Verksamheten omfattar dock i mycket stor utsträckning företag utanför Saléngruppen.

En annan mycket viktig faktor av mäklarverksamheten är worldwide-befraktning av tank- och torrlastfartyg.

I Göteborg och Stockholm sysslar man även med klarering och spedition.

Trots den vikande fraktmarknaden, speciellt på tanksidan, var resultatet för 1974 mycket gott. Köp- och försäljningsavdelningen förmedlade ett 60-tal kontrakt, varav ca 30 nybyggnadskontrakt och resten begagnat tonnage. De flesta affärerna gjordes för kunder utanför Saléngruppen.

Tankbefraktningsavdelningen hade också ett mycket gott år, dock var

antalet affärer färre än 1973 (ca 200 mot förra årets 300).

På torrlastsidan var aktiviteten stor, man slöt ett 100-tal befraktningsavtal och fördubblade omsättningen jämfört med 1973.

Verksamhetens omfattning växte 1974 kraftigt inom alla delar av företaget och intäkten från mäklarverksamheten har i det närmaste fördubblats i jämförelse med 1973.



*För en tid sedan förmedlade Sven Salén AB försäljning av Hillerströms motorfartyg "Andros" och "Lemnos" till Nordvietnam. På bilden ses direktör Torsten Larsson från Hillerströms underteckna leveransprotokollet i närvaro av representanter för Nordvietnams myndigheter, fartygets befälhavare och vietnamesernas befraktningskontor, Golden Star Shipping Ltd. Längst t v ses Leif Hartzell från Sven Salén AB.*

## Dragning i konstlotteriet

Vid dragning i Saléns kulturförenings konstlotteri den 5 maj erhöll följande 28 deltagare vinster i här nämnd ordning:

1. Ing-Marie Carlberg
2. Göran Norrthron
3. Sven Lantz
4. Mats Arnebo
5. Marita Tinkanen
6. Allan Lundberg
7. Sven Söderberg
8. Helge Englund
9. Leif Johansson
10. Pekka Ojala
11. Tommy Pettersson
12. Yvonne Näslund
13. Margareta Sverring
14. Arne Eriksson
15. Birgit Sörensen
16. Desiree Löfström
17. Jörgen Ek
18. Ingemar Thiel
19. Peter Lyth
20. Gudrun Skanvig
21. Ralph Lindberg
22. Rolf Norrbäck
23. Sven Karlsson
24. Lars Östlin
25. Lars Christer Holm
26. Anders Wibaeus
27. Bo Larsson
28. Stig Wasström

Efter dragningen var konstverken utställda på rederiets kontor fram till den 21 maj, då vinnarna eller deras ombud i tur och ordning gjorde sina val. Många välkända namn fanns representerade bland konstverken: Catharina Nilsson, Sture Tjellander, Lennart Rodhe, Roland Svensson, Harald Lindberg, Gösta Werner och Siri Derkert för att nämna några.

Totalt deltog 254 anställda i konstutlottningen, därav 73 från fartygen, dit 9 av vinsterna gick. Resten gick till landanställda – en tämligen rättvis fördelning. Bland deltagarna från fartygen märktes 16 namn från *Snow Flake*. Det blev också bra utdelning: nr 4 och 24 till Mats Arnebo och Lars Östlin. Vi gratulerar och hoppas att många fler från fartygen följer *Snow Flakes* exempel nästa år och deltar i den allt populärare konstutlottningen inom rederiet.

## Verksamhetsberättelsen för 1974 klar

Salénrederierna AB:s verksamhetsberättelse för 1974 föreligger nu i tryck på svenska. Den har distribuerats till bl a alla aktieägare i Salénrederierna AB samt dotterbolagen. Verksamhetsberättelsen kan rekvideras från Informationsavdelningen, Salénrederierna, Box 14018, 104 40 Stockholm.

### Person-Nytt

Jur kand och civilekonom *Peter Gullmarstrand* har anställts som jurist i Salén Reefer Services med placering i staben. Han kommer närmast från Johanssongruppen, Skärhamn.

### Dödsfall

Mr. *Larry Rice*, vice ordförande i Salén Shipping Agencies, Inc., Long Beach, har avlidit i en ålder av 59 år. Larry Rice var tidigare verksam hos Lily Shipping Agencies samt under 28 år hos Matson Navigation Corp.



# Fartygsmiljön i Sea Saint får bra betyg av David Ingvar

Läsarna av denna tidning behöver inte upplysas om att miljön på de stora tankbåtarna är särpräglad. Det som för en utomstående är mest påtagligt är de relativt långa tjänstgöringspassen och de numera så sparsamma kontakterna med land. Sådant kan som bekant skapa påfrestningar och det är därför naturligt att man låter olika slag av expertis se på miljön ombord på våra supertankers, om man vill försöka minska de problem som finns.

Under den resa på rederiets uppdrag, som jag gjorde med t/t *Sea Saint* under några semesterveckor från Bantry Bay till Cape Town, tror jag knappast det gick en dag utan att jag fick lära mig något nytt eller ta del av nya problem, som direkt eller indirekt berörde min egen specialitet. Och den är att försöka klarlägga hur vårt nervsystem, vår hjärna — dvs vi själva — fungerar. I annat sammanhang hoppas jag mera i detalj kunna redogöra för mina erfarenheter under resan.

En supertanker är som bekant ingen ofarlig arbetsplats. Men närvaron av stora risker skrämmer inte om de som har ansvaret känner till riskerna, är medvetna om dem, och vet hur de skall bemästras. Då kan den nödvändiga tryggheten skapas. Jag fick en mycket stor respekt för besättningens noggrannhet och kunnighet vad gällde säkerhetsfrågorna och hur olika slag av övningar och tillsyn av skyddsåtgärder hade hög prioritet.

T/t *Sea Saint*, byggd så sent som 1974, har kvar hela sin fräschör i inredningen. Det var för undertecknad som tidigare varit marinläkare och under månader varit



*Simbassängen är flitigt utnyttjad.*

förlagd i inte alltid så stora och luftiga utrymmen, en upplevelse att ombord på *Sea Saint* stiga in i hytter, mässar, dagrum och andra utrymmen för besättningen. Överallt smakfull properhet, vackra tavlor, snygga möbler — och rymd över det hela. Sådant ger goda förutsättningar för att skapa hemkänsla, även ute till havs.

Under nästan en hel månad ombord hade jag tillräcklig tid för att lära känna fartyget i detalj, från pumprummets botten till apdäck. Som läkare fäste man sig vid de perfekta möjligheterna som fanns att hålla en hög hygienisk standard, både personlig och allmän. Och den upprätthölls förvisso också. Man måste också nämna den gediget höga näringsstandarden, som dock var mera anpassad för hårt arbetande matrosar än för medelålders överläkare. Ett starkt intryck gjorde också de rika möjligheterna till rekreation, motion och avkoppling. Som neuro-läkare lägger man kanske särskilt märke till sådant. Det är ju hjärnan som blir trött och som måste underhållas och förströs. Ombord fanns all modern teknik för att sköta om denna detalj.

Sist måste jag, som sedan flera år haft ett vetenskapligt intresse för sömnen, nämna sängarna ombord. Varje man hade till sitt förfogande en bred härlig, lagom mjuk supersäng. En informell undersökning visade att samtliga i besättningen uppskattade sina sängar och förklarade att man sov gott i dem. Det var för en sömnextpert glädjande att se hur rederiet och konstruktörerna också tänkt på att ge besättningen goda chanser att sova och att drömma.

*David H. Ingvar*



*Ett parti schack vid dagens slut.*



*1:e kocken på Sea Saint S. E. Ekblad — högt värderad för sina anrättningar.*



*Baren utnyttjas rätt flitigt. Den ligger i anslutning till verandan och simbassängen.*

*Foto: Ingrid Svensson  
och David Ingvar.*

# Götaverken 1974

Götaverkenkoncernens fakturering ökade med 19% från 1 400 miljoner kronor 1973 till 1 659 miljoner 1974. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt blev -9,3 miljoner, vilket täcks genom olika dispositioner så att nettoresultatet redovisas med  $\pm 0$  kr.

## Divisioner, förvärv, aktier

Som ett led i renodlingen av koncernens organisation beslöts i slutet av 1974 att resultatenheterna skall grupperas i divisioner, nämligen i Nybyggnadsdivisionen, Reparationsdivisionen och Industridivisionen. Syftet är att uppnå en starkare marknadsanpassning.

Under fjolåret fick koncernen "tillökning" genom att Finnroda överfördes från Saléns till Götaverken som ett nytt dotterbolag. Härvid återfördes även Sölvesborgsvarvet till Götaverken efter att under flera år ha varit utarrenderat till Finnroda. Sistnämnda varv ingår nu i Reparationsdivisionen medan Sölvesborg har tillförts Nybyggnadsdivisionen.

Götaverken förvärvade Parca-Norra-hammars pannverkstad i Gävle och påbörjade där en sanering och utbyggnad. Personalstyrkan utökades till cirka 100 anställda. Verkstaden ingår nu som en del av Götaverken Ångteknik i Industridivisionen.

Under fjolåret förvärvades också El-Marin AB i Göteborg, som har cirka 140 anställda och som arbetar med el-utrustning och installationer på fartyg. Företaget sorterar under Cityvarvet i Reparationsdivisionen. Det gör också det nya dotterbolaget, "Zäta" i Vetlanda, som startades 1974 och som anställer varvsarbetare vilka vid behov skall kunna rycka in som arbetskraftsreserv på vilket som helst av koncernens varv.

Enligt överenskommelse i början av 1974 mellan regeringen och Saléns ingick vid senaste årsskiftet Statsföretag AB som aktieägare i AB Götaverken med en andel av 9,5% av aktiekapitalet, som i samband härmed ökats till 174,3 miljoner kronor. Saléns äger resterande 90,5% av aktierna.

## Investeringar

Alltsedan 1971 har betydande satsningar gjorts att förstärka koncernens produktionsresurser och förbättra personalens arbets- och fritidsmiljöer. Så skedde också under 1974, då koncernens genomförda investeringar uppgick till hela 364 miljoner r med följande fördelning:

|                           | Milj kr |
|---------------------------|---------|
| Götaverken Arendal        | 120     |
| Götaverken Öresundsvarvet | 74      |
| Götaverken Sölvesborg     | 4       |
| Götaverken Cityvarvet     | 80      |
| Götaverken Finnroda       | 11      |
| Götaverken Ångteknik      | 32      |
| Götaverken Motor          | 21      |
| Övriga enheter            | 22      |

## Personal

Koncernens personalstyrka ökade under 1974 med nästan 2 000 anställda och uppgick vid årets slut till 13 400, varav 9 766 kollektivanställda och 3 634 tjänstemän. I Göteborg blev ökningen 438 anställda, vid Öresundsvarvet 235.

Omsättningen av kollektivanställda var i genomsnitt 25% vid enheterna i Göteborg och Stockholm, och 20% vid Öresundsvarvet och Sölvesborgsvarvet. Frånvaron från arbetet ökade och blev besvärande främst vid enheterna i Göteborg. För att trots detta kunna fullfölja åtaganden gentemot koncernens kunder tvingades enheterna anlita lego- och entreprenadfirmor i betydligt större omfattning än förutsett.

I slutet av året infördes hos Ångteknik samma typ av månadslön som vid Arendal, och för Cityvarvet och Motor har införts meritvärderade timlöner som enligt planerna i år skall omvandlas till månadslön.

## Leveranser

Götaverkens sjösatta tonnage under 1974 omfattade 12 fartyg på sammanlagt 1,6 miljoner dwt, den högsta siffra koncernen någonsin uppnått. Leveranserna utgjordes av 1,3 miljoner dwt, varav sex från Arendal, fyra från Öresundsvarvet och ett från Sölvesborgsvarvet. Leveranserna bestod av elva fartyg på cirka 1,3 miljoner dwt. Orderstocken bestod 1974-12-31 av 47 fartyg på tillsammans 6 234 430 dwt.

## Arbetskydd och hälsovård

Det tekniska arbetskyddet och företagshälsovården inklusive tandvården fick under 1974 betydande personalförstärkningar, och vid Arendal påbörjades som nämnts en ny hälsovårdscentral som inom kort skall stå färdig att tas i bruk. Arbetet med att förbättra miljön på arbetsplatserna fortsattes liksom de medicinska forskningsprojekt som framför allt avser svetsrök, bullerproblem, muskeltrötthet hos svetsare m m. Även vid Finnroda påbörjades en hälsovårdscentral under fjolåret.

## Götaverkens VD har ordet



Hans Laurin

Koncernöversikten förra året avslutade jag med förhoppningen att 1974 skulle ge "ett rejält överskott för första gången på många år". Jag gjorde samtidigt en stark reservation för den fortsatta osäkerheten beträffande valutakurserna. Dessvärre har det inte heller 1974 gått att undvika stora resultatförsämringar på grund av valutakursernas utveckling.

Totalt har resultatet ändå blivit bättre än 1973, om än i mindre utsträckning än vi räknade med. 1974 års resultat, inklusive de extraordinära posterna, är således 60 miljoner kronor bättre än 1973 års - eller snarare 60 miljoner mindre dåligt. Den vinst på drygt 100 miljoner vi budgeterat försvann emellertid och förbyttes i en förlust på ca 9 miljoner. Resultatförsämringen berodde främst på valuta utvecklingen samt fortsatt försämring av Arendals resultat. Bättre än förväntat har däremot finansnettot blivit, liksom resultatet på Cityvarvet, Ångteknik och Öresundsvarvet. Nedbrutet per resultatenhet fördelar sig 1974 års siffror så här:

|                           | Milj kr |
|---------------------------|---------|
| Götaverken Arendal        | - 100   |
| Götaverken Öresundsvarvet | + 45    |
| Götaverken Cityvarvet     | + 19    |
| Götaverken Motor          | + 10    |
| Götaverken Ångteknik      | + 9     |
| Götaverken Finnroda       | - 10    |
| Götaverken Sölvesborg     | + 2     |
| Övriga enheter            | + 16    |
| Koncernen totalt          | - 9     |

## Nybyggnadsdivisionen

Vi har under 1974 i större utsträckning börjat styra in vår organisation så att de varv som i huvudsak bygger fartyg får en närmare anknytning till varandra under ett för oss nytt organisatoriskt begrepp, nämligen *division*.



Marknaden för nya fartyg har som alltid varit beroende av fraktmarknadernas utveckling. Oljekrisen hösten 1973 tog död på den enormt fina tankmarknaden där redare med fria fartyg kunde tjäna väldiga pengar. Sedan slutet av 1974 har läget blivit så dåligt att även de modernaste och största fartygen inte ens får sin egen oljeförbrukning och sina hamnavgifter betalda utan förlorar mindre pengar på att läggas upp. I ett sådant läge beställs inte många båtar. I stället har ett stort antal tankfartyg avbeställts på olika varv runt om i världen. Vi har varit förskonade från detta, mycket beroende på att vi aldrig gav oss in i de största tonnageklasserna, men också på att vi tycks ha fått stabila kunder med motståndskraft även mot ordentliga förluster.

Så småningom har även marknaden för bulkfartyg och andra fartygstyper försvagats. Här finns emellertid en viss efterfrågan kvar och affärer har gjorts med bl a japanska varv till mycket låga priser och med korta leveranstider, vilket tyder på att billigt material finns över från annullerade fartyg. De låga priserna är dessutom en följd av att den japanska yenen sedan har sjunkit i värde med ca 20% jämfört med svenska kronan, vilket ytterligare har försvårat vårt konkurrensläge.

Vår orderbok räcker i princip till och med 1977, men det innebär inte att vi kan vänta till dess med att bestämma framtida typer eller påbörja konstruktions- och anskaffningsarbetet. Vi måste komma igång med detta redan i höst och vinter.

Nu är det i och för sig inte alls överraskande att fraktmarknaderna är väldigt dåliga för 1975 och att detta mer eller mindre har satt varvsmarknaden ur spel. Vi har alltid haft den här typen av svängningar upp och ner och våra konjunkturprognoser visade redan för flera år sedan att 1974 och 1975 internationellt sett skulle bli år med mycket svag konjunktur i samband med oljekrisen och de höjda oljepriserna. Alltmer pekar på att vi får en ovanligt djup lågkonjunktur, men att något radikalt annorlunda inte har drabbat världen. Det normala mönstret bör hålla och tecken på en vändning till vintern med en högkonjunktur framåt andra hälften av 1976 kan skönjas. Vi kan ännu inte klart se om de höjda oljepriserna och rädslan för att på nytt bli utsatta för bojkott från oljestaterna kommer att väsentligt dämpa oljekonsumtionen på ett bestående sätt. Om så blir fallet kan tankmarknaden få svårigheter att återhämta sig även i en kommande högkonjunktur. Osäkerheten om varvsmarknadens framtida utveckling innebär att vi måste vara beredda på en lägre produktionsvolym och kanske på andra fartygstyper än de vi byggt på senare år.

I det här läget sitter vi med en i stort sett bra orderbok. Priserna för 1974 års produktion var inte särskilt lysande, efter-

som de ordena togs 1972 när marknaderna fortfarande var dåliga. Men 1976 och 1977 års beställningar är bra. Nu gäller det att lyckas tillverka fartygen till förkalkylerade kostnader.

#### *Götaverken Arendal*

Förhoppningarna från början av fjolåret om en stabilisering av situationen på Arendal slog dessvärre inte heller in 1974, som härigenom blev ett nytt problemår.

Den nya typen av 140 000-tonnare har emellertid tekniskt blivit en mycket lyckad fartygstyp med goda prestanda och har som typ och konstruktion i hög grad motsvarat våra förväntningar. Såväl de direkta produktionskostnaderna som varvets omkostnader har varit för höga. Efter ett antal båtar har timåtgången stabiliserats på en jämn nivå, som dock ligger 15–17% högre än vi förutsett. Detta är mycket olyckligt och dyrbart, speciellt när tillgången på yrkeskunnig arbetskraft samtidigt sviktar. Redan 1973 beställde vi sju akterskepp i Portugal för att kompensera bristen på arbetskraft i Göteborg. Produktivitätsförsämringen och arbetskraftsbristen framtvängde emellertid ytterligare legoköp 1974 för att vi skulle kunna hålla uppgjorda leveranstider till våra kunder. Trots detta var det oundvikligt att fortsätta med entreprenörer på varvet.

I början av 1974 tycktes läget speciellt svårt när olika tecken indikerade att vi kunde få ett sug mot våra yrkesarbetare från den expanderande industrin kring oljeutvinning och raffinaderier i Väst-sverige och Norge. Samtidigt blev otåligheten allt starkare från samhälle och fackliga organisationer mot den fortsatta nivån på entreprenadverksamheten och sättet för dess bedrivande.

Idag ser situationen bättre ut. Vi har träffat en överenskommelse med de fackliga organisationerna om formerna för

utnyttjande av entreprenörer och vi har genom ett antal olika åtgärder skapat bättre balans mellan behov och tillgång på produktionsresurser. Vi har successivt kunnat minska beroendet av entreprenörer och jag vågar därför, trots allt, än en gång tala om förhoppningar om en längre period av stabilitet där saker och ting kan börja gå i rätt riktning. En viktig faktor, sett ur vår synvinkel, är givetvis att konjunkturen även i Sverige torde dämpas och att arbetsmarknaden därmed blir mindre ansträngd.

Som jag tidigare nämnde måste vi under hösten bestämma vårt produktionsprogram efter den nuvarande orderstockens slut. Det är då nödvändigt att ha en realistisk uppfattning om Arendals organisation och därmed omkostnaderna. Därtill måste vi ha kommit ifrån den nuvarande osäkerheten om produktiviteten och kunna se en timåtgång per fartyg som ger rättvisa både åt den kvalificerade personal vi har och åt den fina och effektiva varvsanläggning som Arendal är rent tekniskt. Om vi för en gångs skull kan slippa alltför mycket störningar både utifrån och i det egna produktionsprogrammet och om vi kan få fram ett samarbete av gammalt gott snitt från alla berörda, har vi de två viktigaste förutsättningarna för att lyckas.

#### *Götaverken Öresundsvarvet*

Öresundsvarvet har återigen haft ett framgångsrikt år. Resultatet blev inte riktigt lika fint som för 1973 men är ändå i högsta grad tillfredsställande. Nu innehöll 1974 års orderbok fartyg med förhållandevis sämre kontraktspriser än 1973. Öresundsvarvet har liksom de senaste åren kunnat hämta styrka från en grundläggande stabilitet inom varvet och från ett gott samarbete och en stark företagskänsla.

*Forts. nästa sida*



*M/T Sydhav levererades från Arendalsvarvet i juni 1974 som det första fartyget i den långa serien 140.000 – 154.000-tonnare, som varvet har i order.*

Detta innebär inte att man i Landskrona har varit problemfria. Tvärtom har Öresundsvarvet haft sin beskärda del av olika former av störningar, inte minst materialförseningar och även rena produktionsproblem. Men den stabilitet och styrka jag talade om har just gett förutsättningarna att lösa dessa och andra problem på ett lyckligt sätt.

Öresundsvarvet har övergått till att bygga den nya större varianten av obo-fartyg på 124 000 ton. Detta fartyg har ungefär samma skrovformer som den 140 000-tonnare som samtidigt togs fram för Arendals produktion. Båda typerna har gett utomordentligt goda provtursresultat med avsevärt högre fart än kontrakterat, låg oljeförbrukning och vibrationsfri gång.

Öresundsvarvet genomförde under 1974 sin första större investering på fem år – utbyggnaden av skrovhallen. Vi börjar nu skörda resultatet av bättre miljö och effektivare produktion. Den tid närmar sig när vi måste ta ställning till den framtida utformningen av resten av produktionsanläggningen, som ju är förhållandevis gammal och omodern i sin uppbyggnad.

#### *Götaverken Sölvesborg*

Det har klart visat sig att Sölvesborg har en god styrka i en hygglig anläggning och tillgång på kunniga och bra anställda. Med den stora efterfrågan som rått på legotillverkning för varvens sida har priserna för sådan produktion varit betydligt bättre än vi kunnat räkna med för mindre fartyg, vilket medverkade till beslutet.

#### *Götaverken Byggaluminium*

Samordningsproblemen efter förvärvet av KW-fasader i slutet av 1973 har tagit längre tid och större kostnader än vi väntade och resultatet för 1974 har därför blivit en besvikelse. Detta hindrar inte att utsikterna för Byggaluminium är lovande.

#### **Reparationsdivisionen**

Bakom bildandet av en reparationsdivision ligger tankegångar på en starkare betoning av marknadsföring och på nya sätt att tillhandahålla annorlunda tjänster till våra kunder. Organisatoriskt kommer divisionen att växa fram stegvis under 1974 och 1975 och omfatta ett begränsat antal tjänstemän, framförallt för försäljning och resursplanering.

Marknaden för reparationstjänster har varit bra 1974, men försvagas nu när allt fler fartyg läggs upp och fler varv styr över sina resurser till reparationssidan när marknaden för nybyggen försvagas.

#### *Götaverken Cityvarvet*

Under 1974 nådde den väldiga omgestaltningen av det gamla nybyggnads-

varvet till det moderna reparationsvarvet med namnet Cityvarvet sin höjdpunkt. Eller skall man snarare tala om sin bottenpunkt med tanke på de problem och störningar som alla om- och tillbyggnader måste ha medfört för dem som arbetar på Cityvarvet. Det är mycket tillfredsställande att kunna konstatera att med undantag för Polen-dockans försening ser projektet i övrigt ut att hålla sitt program både tids- och kostnadsmässigt.

Samtidigt som den fysiska produktionsapparaten varit mer eller mindre upp- och nedvänd har beläggningen varit högre än någonsin. Marknaden har som sagt varit bra och priserna har varit avsevärt högre än tidigare.

Det är tillfredsställande att Cityvarvet har gått med vinst trots ombyggnadsarbetena och det gäller nu att infasningen i den nya produktionsapparaten blir sådan att vi får klara produktivitetsförbättringar och kan nå samma resultat även i en marknad med sämre priser.

Cityvarvet har alltmör kunnat gå över på stora ombyggnadsarbeten och dess kapacitet för 1975 är redan nu belagd till 50%. Detta är tillfredsställande i dagens situation och jag tror att den typen av inriktning kan visa sig passa vår förmåga och konkurrenskraft väldigt bra.

#### *Götaverken Finnboda*

Tyvärr har det första året i Götaverken blivit ett dåligt år för nykomlingen i familjen, Finnboda. Det huvudsakliga skälet till detta är svårigheterna att komma igång med produktionen av de två 30 000 tons tankbåtar som kontrakterades hösten 1973. Speciellt i en sådan högkonjunktursituation var det svårt att med kort varsel få fram material. Båttyperna är flera gånger större än vad man byggt tidigare på Finnboda och förberedelserna hade behövt mer tid än som stod till buds. Detta har lett till att varvet inte har kunnat köra för full maskin under året. Som så ofta händer har också Finnboda råkat ut för andra bekymmer som har blivit svårare att hantera när de lagras på varandra. Färdigställandet av den nya stora bockkranen försenades flera månader när kranen rasade i slutskedet av monteringen. Hösten 1973 förlorade Finnboda rätt mycket personal som delvis måste ersättas med entreprenörer. Delvis detta gjorde att man inte kunde hålla den beläggning på olika verksamhetsgrenar som behövs för att man skall nå ett bra resultat.

#### **Industridivisionen**

##### *Götaverken Ångteknik*

Efter nedgången i beläggningen 1973 har 1974 inneburit ett år av stora framgångar och expansion för Ångteknik. Man fick en orderbok på över en halv miljard kronor som krävde utvidgade produktionsresurser. Under de senaste åren har vi

lagt ner 45 miljoner på en ordentlig modernisering av hela produktionsapparaten i Göteborg som därmed också har fått en betydligt större kapacitet. Detta har emellertid inte räckt, utan vi har under 1974 som bekant förvärvat en verkstad i Gävle, som ingår i Ångtekniks direkta produktionsorganisation. Gävle-verkstaden ser ut att vara ett lyckokast och har snabbt fått upp rekrytering och produktion.

#### *Götaverken Motor*

Produktionen har under 1974 lagts om till den nya Burmeister & Wainmotorn K90GF. Detta har inte skett utan problem. Tillsammans med störningar i leveranser från underleverantörer har nämligen inkörningsproblem lett till väsentligt ökade tillverknings- och materialkostnader. Detta har också medfört att vi inte kunnat upprätthålla vår reservdelstillverkning och därmed fått minskade reservdelsleveranser. En följd av detta blev eftersläpningar som förorsakade bekymmer för varven när de inte fick sina motorer i tid.

I stort sett är detta nu över och produktionen ser ut att löpa fint. Motorn som sådan ser ut att bli en stor framgång och driftsrapporterna ger all anledning att räkna med en störningsfri och billig drift för redarna och därigenom belåtna kunder för oss.

#### **Utsikter för 1975**

Under olika rubriker har jag gett indikationer hur 1975 kan gestalta sig. Totalt ser det inte tillfredsställande ut. Med de valutakurser vi hade vid årsskiftet och som alltså gick in i 1974 års bokslut skulle vi få en avsevärd förlust 1975 om vi inte lyckas förbättra resultatet på andra punkter.

Det är nödvändigt att vi på många håll tar ett bättre tag i kostnaderna än vad vi har haft de senaste åren. Under rubriken Götaverken Arendal beskrev jag vad man kan råka ut för när man på kort tid vill göra stora förändringar i en föråldrad och otillfredsställande organisation. Även om det kommer starkast till uttryck på Arendal så gäller det i princip inom de flesta delarna inom det nuvarande Götaverken.

I ansträngningarna att förbättra produkter, anläggningar, produktionsmetoder och administration har vi temporärt haft sämre press på kostnadsnivån än vi kan klara oss med långsiktigt. Samtliga enheter har därför under utarbetande program för hur man skall kunna förbättra sina resultat både kortsiktigt under 1975 och mera långsiktigt.

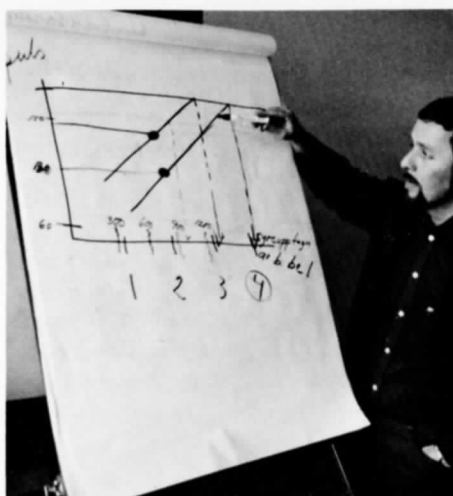


## Loviksträff

Vårens informationsträff för ombordanställda i Salénrederierna hölls mellan den 14 - 18 april på Lovik. Följande personal deltog:

Per-Erik Bäckman, Lars Ejlerstsson, Sven Eliasson, Stefan Farrington, Stig Josefsson, Lennart Josenby, Rolf Lausen, Bjarne Lindqvist, Lars Malmgren, Nils Tantatalo, Ruben Rikberg, Gunnar Roos, Bo Ström, Torbjörn Algotsson, Ingolf Dahlbom, Per-Ove Ericsson, Stefan Lemieszewski, Berny Norling, Carl-Erik Mannerheim, Karl-Olof Nygren, Folke Persson, Harry Risto, Åke Schultz, Linder Sjöberg, Roy Sundfors, Nils Åhlin, Hilding Andersson, Bertil Boklund, Leif Brunnström, Sture Ekman, Pär-Erik Gladh, Bill Lindkvist, Arthur Pettersson, Mauritz Rosenqvist, Karl Sjöström, Jan Stagling, Staffan Svensson, Sten Svensson, Levi Söderlund och Bernhard Wulf.

I samband med den avslutande middagen utdelades rederiets minnesgåvor till maskinchef Hans Augustinsson, befälha-



Under kursen behandlades bl.a. tekniska problem i fartygen.

varna Sven Sjöberg, Bengt Svensson, Arvid Posse och Lars Johansson samt ekonomiföreståndare Ivan Blackman.

## Kassett-TV

Samtliga Salén-fartyg har nu fått sina installationer av kassett-TV klara, utom de upplagda *Sven Salén*, *Dagmar Salén*, *Sea Saga* och *Sea Song*, samt likströmsfartygen *Ledarö* och *Foglarö*. Installationerna för dessa fartyg finns dock leveransklara hos Centralförrådet i Göteborg.

### Sjöfarts TV:s program

Sjöfarts TV AB (som drivs i Redareföreningens regi) har hittills producerat tre program för kassett-TV: *Sjömansyrket* 1985 och *Sjöfartsjournal* nr 1, vilka sänts ut till fartygen, samt instruktionsfilmen *Livräddningsutrustning till sjöss* och *Brandskyddsround*. Den senare är klar men skall godkännas av en expertgrupp. F.n arbetar man med ett program om en kurs för journalister, som Sjöfarts TV anordnade under maj månad.

### Välfärdsrådets program

Handelsflottans Välfärdsråd har minskat produktionen av Aktuellt-kassetter till förmån för videoboxarna, som rönt större uppskattning ombord. Videobox sändes ut i början av maj. Alla videoboxar innehåller 10 kassettband med urval ur det svenska TV-programmet. Man producerar 20 st boxar av varje serie, och numera skickas de flesta direkt till utbytescentralerna. Avsikten är att byte skall ske på samma sätt som med filmerna och att endast en videobox skall finnas ombord åt gången.

Rederierna kan dock hos Välfärdsrådet rekvirera videoboxar att sändas ut direkt till fartygen, om dessa uttryckt något speciellt önskemål eller om ett fartyg sällan kommer i närheten av någon utbytescentral.

Totalt finns idag i omlopp ute på fartygen och i utbytescentralerna 240 (12x20) videoboxar à 10 timmar. HVR beräknar en produktion under detta år av cirka 2 boxar i månaden.

## Skyddsskor för ombordanställda

Av de personskador som årligen drabbar ombordanställda, visar erfarenheten att en stor del av skadorna beror på olämpliga skor.

Vid varvsindustrin, där skyddsskor numera subventioneras av företagen och därmed användes i stor utsträckning, har olycksfrekvensen sjunkit markant.

Rederiet vill nu medverka till att skyddsskor användes mer än vad som sker idag i våra fartyg. Därför erbjuds ombordanställda en skyddssko, som utprovats till sjöss och visat sig fylla de krav man kan ställa på en smidig och stålförstärkt skyddssko. Den finns i brun färg och i hela skonummer.

Inköpspriset per par är f.n cirka 68 kronor. Rederiet kommer att subventionera det aktuella inköpspriset med 50% för samtlig personal.

Skon kommer att finnas på inköpsavdelningen i Göteborg, dit rekvisitioner skall sändas. Av administrativa skäl kan vi inte effektuera beställningen från varje enskild person ombord utan rekvisitionen måste insändas från varje fartyg. Inköpen debiteras via befälhavarens redovisning.



## Skicklighet till sjöss

För den som är händig och företagsam blir livet till sjöss sällan långtråkigt. En som besitter båda dessa egenskaper är timmerman Kaj Sörensen på m/s *Arawak* som på endast 2 1/2 månad byggt en trogen och detaljrik modell av det vackra kylfartyget. Modellen har han byggt helt i furu och som underlag har han använt de ritningar av fartyget som finns ombord.

Det här är inte den första modell Kaj Sörensen byggt. Ett tidigare resultat från hans skickliga händer finns att beskåda på restaurang Malmö i Köpenhamn.





## Givande studieresa med m/s Orchidea

Den 18 april lämnade m/s *Orchidea* Le Havre med en utbildningsgrupp från Salén Reefer Services. Studieresan var ett led i den interna shippingutbildningen som bedrivs inom SRS. Deltagare var Bo Almqvist, lasthantering, Einar Blidberg, kalkylavd, Ewa Olsson, operatör Traffic 1 och Leif Kristensen, bunkeravd. Tom Høybye fungerade som gruppens utbildningsledare.

Syftet med resan var att ge de anställda på SRS en inblick i det dagliga livet ombord – att studera stuveri, lastplanering, rutiner vid hamnanlöp etc. Dessutom gavs en möjlighet att få personlig kontakt med agenter och få en inblick i deras dagliga arbete. *Orchidea* hade lastat juice, kött, lax och äpplen i Seattle för Johnson Scanstar samt citrus i Long Beach för Sunkist. Fartyget lossade i Le Havre, Göteborg och Rotterdam, där deltagarna fick se olika lossningsätt.



Fr v Tom Høybye, Leif Kristensen och överstyrman John Bell.

Mitt ute i Nordsjön råkade fartyget ut för ett maskinhaveri, då en ventil gick i bitar. Haveriet var avhjälpt efter 18 timmar och utbildningsgruppen fick på det här sättet en spännande och nyttig erfarenhet.

Samtliga deltagare anser efter avslutad resa att man fått en helt annan känsla för det dagliga arbetet på kontoret och större insikt i olika delar av agenternas och fartygens arbete. Deltagarna tyckte också att mottagandet var mycket positivt från ombordanställda och agenter. De i sin tur uppskattade att få träffa några av de personer från SRS som döljer sig bakom telex och telegram.

Denna utbildningsresa kommer att följas av ytterligare några.

## Prestationer av salénare i sjöfolksidrott

Den internationella serien i fotboll för fartyg hade under det gångna året 984 deltagande lag. Svenska m/s *Apollo* vann serien övertygande. Bästa Salén-lag blev Kungshamn, som kom på 94:e plats.

I friidrottstävlingen var 8 Salén-fartyg representerade, nämligen Kungshamn, San Benito, Sea Spray, Sea Swallow, Singö, Snow Crystal, Snow Hill och Snow Storm. I fyrkamp, klass 2, blev Elisabeth Olsson, San Benito, tvåa och i motsvarande klass för herrar belade Anders Lundqvist, Snow Hill, andra plats på utmärkta 2.006 poäng. Där blev Erland Sjöstrand 55:a på 1.300 poäng. I klass 2 för herrar blev Roland Johansson, Snow Storm, fyra och i klass 4 Folke Olsson, Singö, trea.

I enskilda grenar uppnåddes följande resultat:

### 60 meter damer:

5) Elisabeth Olsson, San Benito 10,9

### 100 meter herrar:

2) Anders Lundqvist, Snow Hill 11,5

### Kula damer:

8) Madelaine Währling, Kungshamn 7,36

### Kula herrar:

7) Anders Lundqvist, Snow Hill 10,75

11) Erland Sjöstrand, San Benito 10,59

16) Martin Karlstein, Kungshamn 9,97

26) Peter Norberg, Snow Hill 9,58

31) Birger Carlsson, Sea Spray 9,54

### Kula herrar, klass 2:

6) Erland Johansson, Snow Storm 10,61

23) Bror Andersson, Snow Storm 9,48

### Längd damer:

1) Rosa Guilherme, Kungshamn 4,05



Elisabeth Olsson – snabb och vig

### Längd herrar:

15) Leif Isaksson, San Benito 5,18

26) Ulf Sandgren, Korshamn 5,08

### Längd herrar, klass 4:

6) Folke Olsson, Singö 3,45

### Höjd damer:

14) Monica Dermark, Snow Storm 1,15

### Höjd damer, klass 2:

1) Elisabeth Olsson, San Benito 1,10

### Höjd herrar:

16) Anders Lundqvist, Snow Hill 1,55

34) Leif Segerlund, Sea Swallow 1,51

Roger Carlsson, Sea Spray 1,50

### Höjd herrar, klass 2:

2) Erland Johansson, Snow Storm 1,55

### Höjd herrar, klass 4:

2) Folke Olsson, Singö 1,25

I tabellen för lagbordtennis återfinns Snow Hill som fjärde lag bland totalt 12 deltagande fartyg.

## Varuinköp

I samband med att inköpsmöjligheter av privata kapitalvaror till kraftigt rabatterade priser ordnats genom Personalstiftelsens vid Salénrederierna försorg kommer inköpsavdelningen i Göteborg att upphöra med denna verksamhet till anställda i Salénrederierna. I fortsättningen skall alla sådana rekvisitioner och förfrågningar tillställas:

Personalstiftelsen  
Box 14018  
104 40 STOCKHOLM  
Tel 63 55 60

Stiftelsen ombesörjer därefter leveranser enligt de gängse rutiner som angivits i Salén-Nytt 6/74.

## Salén-Nytt

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