

Salén-Nytt



Nr 5 Aug. 1975 — Årg. 8

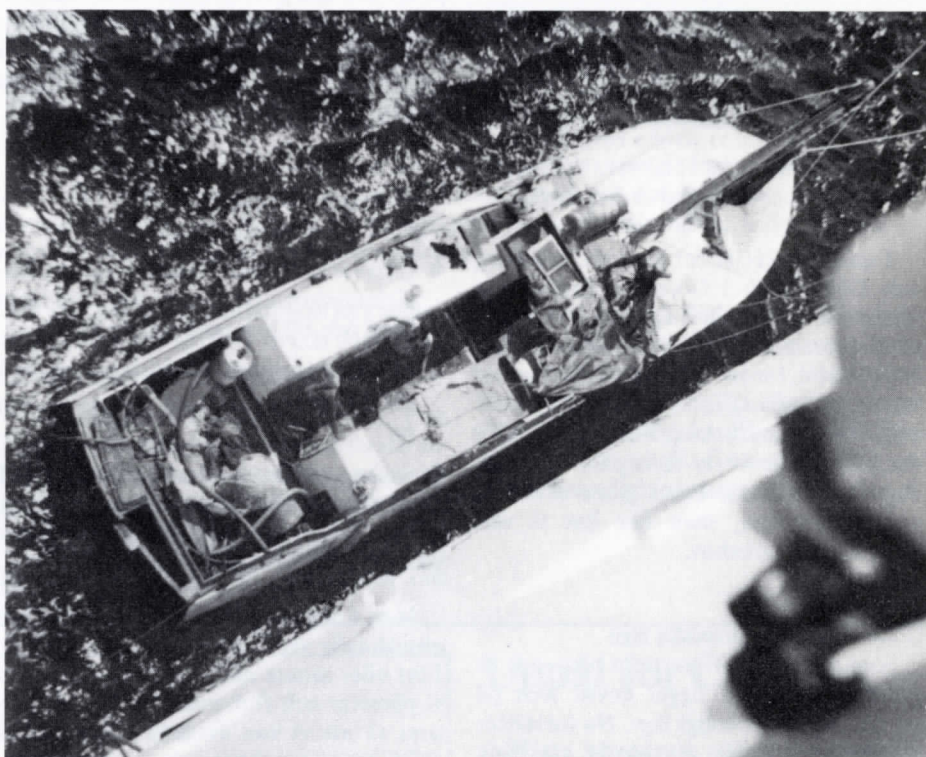
Atitlan räddade sex nödställda i Karibiska sjön

Saléns kylfartyg Atitlan genomförde för en tid sedan en räddningsaktion, som inte saknar dramatiska inslag. Det hela inträffade när fartyget, som var på resa från Esbjerg i Danmark till Long Beach i Kalifornien, befann sig på 12 graders nordlig latitud i Karibiska sjön. Utkiken observerade plötsligt ett drivande vrak om styrbord och när Atitlan saktade in farten och styrde upp mot vraket, visade det sig att detta befann sig i sjunkande tillstånd och att det fanns totalt sex man ombord. Dessa räddades över till Atitlan och sattes påföljande dag iland i Limon Bay, Cristobal.

Befälhavaren ombord, kapten Jan Rundquist, berättar i ett brev till Salén-Nytt, att den nödställda farkosten siktades vid middagstiden av utkiken och att Atitlan en halvtimme senare hade styrt upp till farkosten, som visade sig vara den colombianska motorslupen La Nina från Baranquilla. Slupen var i svårt läckande tillstånd med totalhavererad maskin. Männena ombord meddelade att farkosten drivit redlöst omkring i cirka två veckor. De sade sig vara fiskare, men någon som helst utrustning för fiske syntes inte till ombord. Fyra av männen, som var mellan 24 och 40 år gamla, var colombianare och två equadorianare.

Innan de skeppsbrutna fick komma ombord i Atitlan fick de order att lämna ifrån sig ev. vapen. Man skickade då upp en sliten kulsprutepistol, som befälhavaren tog i förvar, men däremot inga andra vapen. En och en kom därefter männen på lotslejdaren ombord i Atitlan och kroppsvisiterades av överstyrman. De uppträdde hyggligt och värdigt och deras befälhavare fick tillstånd att sända en del telegram från fartyget till anhöriga och vänner. De fick mat och dryck och fick sova ut.

När alla var ombord fortsatte Atitlan resan mot Cristobal och lämnade La Nina bakom sig sjunkande.



La Nina förtöjd vid Atitlans sida



Henry Stachurski — påpasslig utkik

Med bistånd från United Brands agent och den colombianske konsulen i Colon kunde de sex räddade föras iland i Cristobal utan svårigheter och hade på kvällen samma dag turen att få medfölja m/s Golar Borg, som går i charter för Salén Reefer Services, från Cristobal till Santa Marta, Colombia.

Det blev aldrig klarlagt i vilket ärende de sex männen i motorslupen hade befunnit sig, när de råkade illa ut i Karibiska sjön. De var i varje fall inte fiskare, säger kapten Rundquist, vilket de till en början uppgav. De uppgav även att de kom från Curacao men ändrade senare uppgiften.

Kapten Rundquist avslutar sitt brev med följande: "Det är ställt utom allt tvivel att dessa män inom kort hade gått en kvalfull död till mötes om de ej hade

Forts. nästa sida

Har vi en varvskris?

Tidningarna och radio/TV är fyllda med nyheter och mer eller mindre välgrundade spekulationer kring rederi- och varvens framtid. Man har börjat tala om "varvskrisen" som ett etablerat faktum. Samma ordval har spritt sig till företrädare för statliga och lokala myndigheter.

Har vi då varvskrisen redan här? Om inte, är den ödesbestämd att drabba oss inom kort?

Vi har sysselsättning

Våra varv har order för två och ett halvt år till. Det borde därför egentligen vara obehövligt att påpeka att vi fortfarande har en mycket längre orderstock än de flesta andra industrier. Vi har fått en avbeställning men färdigbygger ändå fartyget. I övrigt har vi stabila beställare som har lämnat oss stora förskott. Våra andra enheter har också en god orderportfölj.

I själva verket är det ju så att Eriksberg och Götaverken i Göteborg fortfarande tillsammans använder sig av 1 300 entreprenadarbetare. En del entreprenad behövs alltid, men faktum kvarstår att varven i Göteborg fortfarande har en brist på 1 000 yrkesarbetare. För vår del finns det stora behovet av folk på Cityvarvet. Reparationsverksamheten glöms ofta bort i diskussionerna, men här har vi vårt största personalbehov.

Götaverkens ekonomiska läge

Som alla vet är vi extremt beroende av valutakurserna. De ligger envist kvar på ett för oss oförmånligt läge. Nu fortsätter de flesta experter att hävda att både dollarn och schweizerfrancen kommer att röra sig i den riktning vi vill. Men vi kan inte bygga våra bedömningar på att valutorna skall gå vår väg och att det skall hinna ske i år. Jag räknar därför med nu gällande valutakurser och då blir 1975 ett dåligt år.

Om vi sedan lägger in samma kurser för 1976 och 1977 uppnår vi ändå bra resultat enligt våra prognoser. Sammanlagt skulle de tre åren vi har order för — alltså 1975, 1976 och 1977 — ge ett tillfredsställande överskott. Då har vi ändå räknat med Arendals nuvarande höga kostnadsläge som vi måste komma tillrätta med.

Konjunkturen kommer att vända uppåt igen

Vi arbetar i en extremt konjunkturkänslig bransch. Det var helt självklart att

vi skulle få mycket dålig varvsmarknad från mitten av 1974 och åtminstone ett bra stycke in i 1976. Efter en högkonjunktur följer alltid en lågkonjunktur.

Då rasar fraktmarknaderna i botten och ingen vill beställa båtar. Så har det alltid varit. Och efter en lågkonjunktur har det alltid kommit en ny högkonjunktur. Då har efterfrågan på varor gått upp och därmed behovet av fartyg.

Frågan är nu om det har inträffat saker och ting som helt ändrar det normala konjunkturmönstret. Har oljeshocken hösten 1973 fått världen att ställa om sig så att den inte behöver öka förbrukningen av olja? Har så många fartyg beställts att det kommer att vara överskott många år framåt? Är världens varvsindustri på tok överdimensionerad.

Varför sticka ut hakan?

Jag har alltså nu påstått att

- Götaverken inte väntar en sysselsättningskris eftersom vi har jobb långt fram och till och med saknar folk,
- vårt sammanlagda ekonomiska resultat för de tre närmsta åren ser bra ut, och att
- vi tror att konjunktur och marknad vänder tillbaka igen i normal ordning. Var finns då varvskrisen för Götaverkens del? Inte kan jag se den!

Men kommer den ändå? Vi lever i en oberäknelig värld. Nya saker kan inträffa. Förr eller senare måste vi börja sälja. Men vi planerar och förbereder nu vår produktion så att vi kan avvakta till långt in i 1976 att konjunktur och marknad kommer igen.

Mot min förmodan kan ju pessimisterna i alla fall få rätt. Då hade det naturligtvis varit skönt för mig att ha suttit tyst och helgarderad i stället för att på det här sättet inbjuda till kritik från dem som med facit i handen ägnar sig åt efterklokhet.

Jag har emellertid velat ge min uppfattning om vår concerns närmaste framtid eftersom det inte kan vara riktigt att 14 000 götaverkare skall oroas av osakliga och oriktiga påståenden. Massmedia kan inte hållas ansvariga för det utan fångar bara upp — sin plikt likmätigt — de rykten som tycks cirkulera.

Den djupa pessimism som präglat dessa rykten inte bara oroar varvens anställda utan stör också vår normala verksamhet. Vi har haft betydligt färre sökande till våra lediga jobb trots att krisen inte gäller Götaverken. Det kan också bli oro hos

leverantörer och kreditgivare. Så här får det inte fortsätta — lugn och sans måste återställas.

Vi har försökt sovra i floden av siffror och påståenden. Vi har därefter gjort egna bedömningar. Jag kan inte se annat än att oljefterfrågan kommer att öka kraftigt när konjunkturen går upp. Och den oljan måste komma från de nuvarande exportländerna. På *längre* sikt räknar vi med en avmattning i oljeförbrukningen, men vi tror att dämpningen går så långsamt att vi får tid att anpassa oss, både på rederisidan och bland varven. Andra varor än olja kommer igång igen när konjunkturerna vänder uppåt. Speciellt intressant är handeln med alla nya länder i världen, inte minst de rika oljeländerna.

Utan tvekan beställdes för många stora tankbåtar 1973. Det pågår nu en snabb anpassning. Många kontrakt annulleras för de stora tankbåtarna. Det är en nödvändig process. I nästa omgång kommer det att beställas mindre och för varven mera arbetskrävande fartyg. Då kommer inte samma enorma lastkapacitet ut från varven. Världens varvskapacitet i ton dödvikt krymper helt enkelt väldigt raskt när man går från jättefartyg till mindre typer. De flesta japanska varv meddelar nu att man sänker produktionen cirka 30 % redan 1977. Kapacitetsöverskottet blir plötsligt inte alls så stort. Kanske inte större än vad varven egentligen alltid har fått leva med.

Många säger att sjöfarten och därmed varven inte kan repa sig förrän på 1980-talet. Vi har ägnat mycket tid åt att räkna igenom olika tänkbara utvecklingar. Det går inte att avfärda pessimismen som grundlös. Det *kan* bli så. Men det är lika klart att slaget inte är förlorat på förhand. Med något mer optimistiska antaganden går ekvationen ihop igen och tonnageöverskottet är borta i nästa högkonjunktur. Och då har vi ändå räknat med lägre expansion i världsekonomin än vi haft de senaste 15 åren.

(Utdrag ur Götaverkens Koncerntidning 2/75)

Forts. från sidan 1

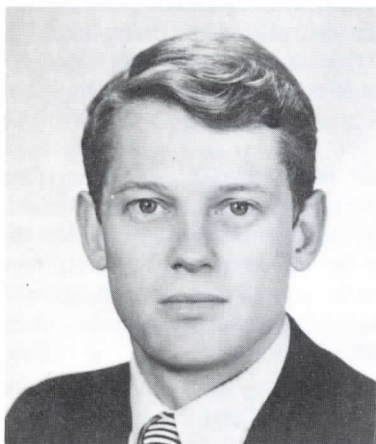
blivit funna. Jag vill därför med stort nöje framhålla utkiken lättmatros Henry Stachurskis goda insats. Hans upptäckt av haveristen på långt avstånd och det snabba konstaterandet, tillsammans med 3:e styrman, att den var i behov av hjälp, är värt beröm. Detta i synnerhet som mindre farkoster med risiga riggar och egenartade utseenden normalt inte är någon ovanlig syn i dessa farvatten."

Tor Line i Saudi-arabisk trafik. Tor Anglia såld

Tor Hollandia har sålts till ett saudiarabiskt bolag och kommer att gå i trafik mellan Suez och Jeddah i Saudi Arabien. Trafiken startar i månadsskiftet oktober/november och skall drivas under namnet Saudi Ferries.

Tor Line har 50% intresse i rederiet, The Saudi Maritime Transport Company Ltd, Jeddah. Samarbetspartnern, Saudi Research and Development Corporation (REDEC), har redan en etablerad rederiverksamhet.

Tor Line kommer under vintern att driva passagerartrafiken mellan Sverige, England och Holland med Tor Britannia



Robert Almström, från den 1 oktober VD för det nybildade bolaget med huvudkontor i Jeddah.



Tor Anglia och Tor Hollandia har varit flitigt i elden sedan de levererades 1966 resp. 1967. Tor Anglia har gjort 2.713 resor i Nordsjö-trafik och Tor Hollandia 2.413 och därvid fraktat många hundra tusen passagerare – exakt hur många håller man på att räkna fram på Tor Lines passageraravdelning.

och Tor Anglia. Tor Britannias nya systerfärja levereras i april 1976 och dessa båda fartyg upprätthåller därefter trafiken.

Tor Anglia har sålts till Italien. Hon kommer dock under vintern att fortfarande gå för Tor Line. Försäljningssumman är drygt 9 milj. dollar.

Tor Hollandia, som omdöps till Saudi Moon, kommer att bli den största och

snabbaste färjan i Röda Havet. Hon kommer att göra cirka 4 enkelresor per vecka och varje resa beräknas ta 36 timmar. Trafiken startar den 30 oktober. Innan Saudi Moon sätts i trafik, kommer hon att modifieras på Götaverken för att bättre passa i sin nya uppgift.

Vinterstugor i Sälen och Åre

Personalstiftelsen inom Salénrederierna AB disponerar kommande vinter stugor i Sälen och Åre.

De står till förfogande för sjö- och kontorsanställda under tiden 20 december–slutet av april. För sälenstugan, som Stiftelsen i år hyr för första gången, gäller dock viss inskränkning i dispositionsrätten.

Anmälningstiden utgår den 3 november. Skriv eller ring Bo Burendahl, Box 14018, 104 40 Stockholm, tel: 08/63 55 60, och framför önskemål om tidpunkt. Meddela då också adress, telefonnummer samt hur många bäddar som behövs. Byte av gäster sker lördag middag, men även i detta avseende föreligger vissa avvikelser beträffande sälenstugan.

För stugan i Sälen, till vilken det säkert blir många ansökningar, gäller dessutom att prioritet kommer att lämnas till sådana familjer eller kombination av familjer, som omfattar totalt sex personer, dvs. det maximala antal gäster stugan kan härbärgera. En förutsättning är dock att detta antal gäster meddelas redan i samband med att anmälan insändes till Bo Burendahl.

Vid överbeläggning av stugorna avgör lotten.



Uppåt för Cargolux

Några intressanta siffror föreligger beträffande Cargolux-verksamheten för första halvåret 1975. 12.847 ton gods av varierande slag transporterades – en ökning med 29% i jämförelse med motsvarande period 1974. Antalet tonkilometer ökade med samma procenttal. Inkomstökningen för perioden var 47%.

Plan tillhöriga Cargolux har under perioden bl.a. gjort flera flygningar till Hanoi med gods från svenska, tyska och holländska hjälporganisationer.

Fraktmarknaden

Kyl

Kylmarknaden har under de senaste månaderna varit svag och vissa problem har uppstått med sysselsättningen av flottan. Då även torrlastmarknaden har varit relativt svag har situationen tyvärr inte förbättrats.

Bananmarknaden har under juli månad varit mycket dålig, vilket har gjort att importörerna försöker hålla nere kvantiteterna, och någon förstärkning av bananmarknaden kan icke påräknas förrän i senare delen av september eller oktober.

Det bör dock påpekas att framförallt citruskvantiteterna från Kalifornien till Europa såväl som till Fjärran Östern har varit mycket stora under juli och även under augusti månad kommer dessa kvantiteter att ligga på hög nivå. Denna trafik har således kunnat bereda sysselsättning för en betydande del av kylflottan. SRS har slutit ett kontrakt för transport av äpplen från Frankrike till Iran med början i september och detta i tillägg till de bananlasterna som SRS skall transportera till samma destinationer bör förbättra sysselsättningssituationen från och med september.

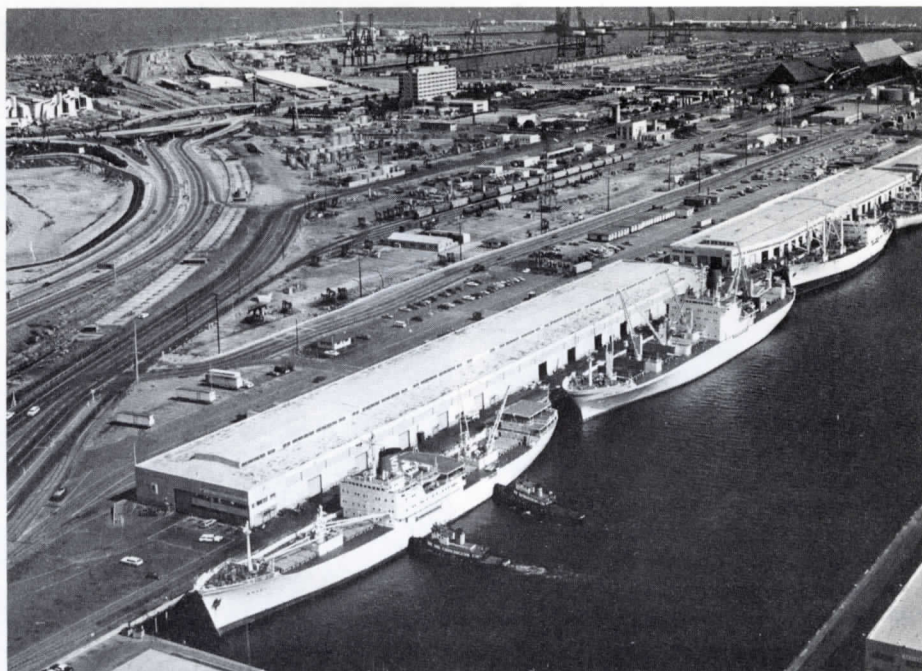
Tank

Sedan förra marknadsrapporten har en markant fraktoppgång skett, som därefter avmattats något. VLCC-frakterna som var uppe i WS 35 för en resa Persiska Viken – Europa, ligger nu på WS 27 och 90/100.000-tonnare får WS 30. Anledningen till uppgången för VLCC-tonnage är dels den kontinuerliga avtappningen på spot prompt tonnage i Persiska viken, dels den ökade aktiviteten från befraktarna, som resulterat i en tonnagewaterfrågan på enkel-resemaknaden som ligger väsentligt högre än tidigare under året, vilket återspeglas i den kvantitet crudeoil – ca 6,5 m ton – som lyftes från P.G. under juli månad dvs. nästan dubbelt så mycket som lyfts under någon månad sedan januari i år. Från Medelhavet och Västafrika betalas WS 65–75 för 50/60.000-tonnare för laster till Europa eller Amerika.

Vad beträffar stabiliteten på marknaden kan en relativt god efterfrågan på tonnage förväntas även under september då de oljeproducerande ländernas möte i september förväntas resultera i en prishöjning på råolja fr.o.m. första oktober.

Vid slutet av juli rapporterades 451 fartyg om 35,4 milj. tdw vara upplagda och 174 fartyg om 4,5 milj. tdw har hittills i år sålts för skrotning.

Sea Saint fraktades i början av juli till Koch för en resa med 334.000 ton från Ras Tanura till Fos i Frankrike till WS 24,75. För våra Sanko-båtar Virginia Lily och Western Energy erhöles för den först-



Ovanligt stora kvantiteter citrus exporteras f.n. från Kalifornien med fartyg opererade av Salén Reefer Services. Här ses fyra av dem samtidigt liggande vid Salén-terminalen i Long Beach, varifrån mer än 16 miljoner lådor apelsiner, citroner och grapefrukt årligen skeppas ut.

nämnda en full last (80.000 T) från Väst-Afrika till US-Gulf till WS 57,5 för räkning Phillips, och för Western Energy full last (90.000 T) för en resa Kongo-floden/Kontinenten till WS 66,25 för räkning Petrofina.

Torrlast

Fraktmarknaden har inte visat någon förbättring utan snarare tvärtom. Ryssarna har som bekant köpt stora kvantiteter spannmål från USA och Canada och i samband med det tagit upp ett antal bulkcarriers på 12 till 18 månaders time-charter. Detta har dock icke haft någon positiv inverkan på spotmarknaden.

Under augusti och delvis september, alltså den traditionella semestertiden,

torde man få räkna med en fortsatt mycket svag fraktmarknad. Förhoppningsvis kan en förbättring inträda i höst, men det är långt ifrån säkert, då den väntade uppgången i världsekonomin tycks gå långsammare än beräknat, framförallt i Västeuropa.

Stålindustrin är för närvarande i ett bottenläge med resultat att skeppningarna av malm och kol reducerats betydligt. Då läget inom stålindustrin torde ha större betydelse än någonting annat för fraktmarknaden för bulkcarriers kan man inte räkna med någon väsentlig uppgång av frakterna förrän konjunkturen för stålindustrin förbättrats.

Program om Åmanlagarna

Sjöfarts-TV arbetar f.n. på sitt fjärde program, som kommer att handla om Åmanlagarna och de ombordanställdas arbetsrättsliga förhållanden i svenska fartyg. Manusförfattare är förre ombudsmannen i Svenska Sjöfolksförbundet, Anders Lindström. Vidare planeras ett program om den nya sjöbefälsutbildningen och andra utbildningsfrågor för sjöfolk.

Sjöfartsjournal nr 3 på TV-kassett från AB Sjöfarts TV är nu under distribution till samtliga seglande Salén-fartyg. Det 50 minuter långa programmet är ett kondensat från en kurs för journalister, som hölls i Redareföreningens regi i våras. Programmet ger en kort orientering om sjöfart i allmänhet och det rådande läget inom rederinäringen. Bland dem som

medverkar i programmet märks Paul Pålsson från Broströms, Claes-Henrik Zethelius från SRS och Erik Nordström, Redareföreningen.

Programmet bör kunna utgöra en utmärkt inskolning för sådana som är förhållandevis nya inom sjöfartsbranschen men har säkert även en del att erbjuda äldre shippingfolk och rekommenderas därför varmt. Ett exemplar av kassetten finns även tillgängligt i Saléns nyinrättade filmsal på Styrmansgatan 2, 3 tr., och kan där ses av alla som så önskar efter föranmälan till Anita Löfstedt, tfn 63 55 60/163.

Hur tankrederiet flyttade 1,2 milj. ton tankfartyg på tre dagar

Då det i juli började röra sig litet på fraktmarknaden, föranledde detta marknadsavdelningen undersöka, huruvida fraktläget var sådant, att kostnaderna för trading jämfört med kostnaderna för uppläggning kunde göra det ekonomiskt försvarbart att sätta igång ett av rederiets upplagda 355.000 tons tankfartyg.

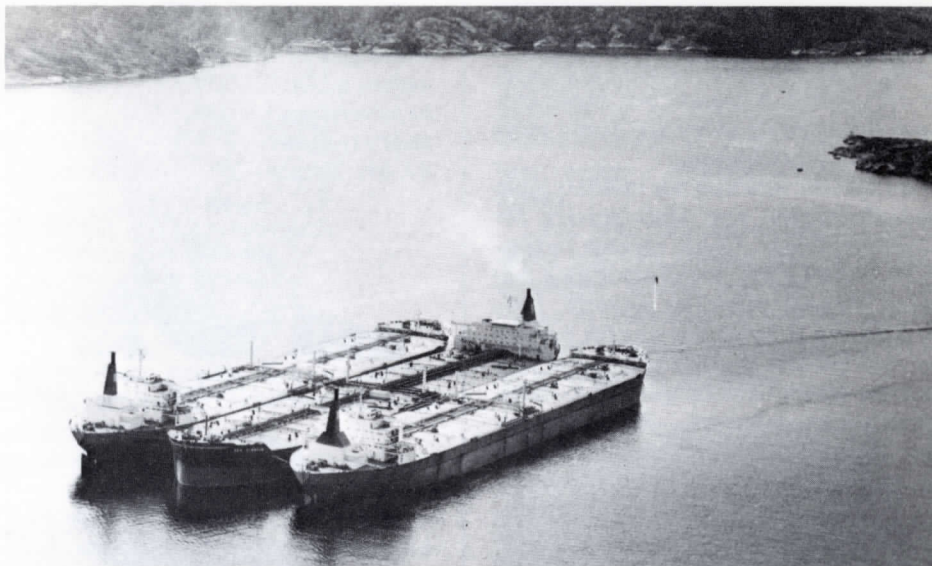
Fartygen var upplagda sedan leveransen från Kockum. T/T Sea Scape låg vid Fosenøy vid Haugesund och T/T Sea Stratus i Singlefjorden norr om Strömstad. Upplagd vid Fosenøy var även T/T Sea Sovereign på 210.000 ton. Denna upplägningsplats delades med sex andra fartyg tillhörande olika rederier, fartygen liggande sida vid sida, akterförtöjda samt med sina två ankare ute 10–13 schackel på 80 meters djup. Gruppens storlek var inte särskilt tilltalande – för stor. Hamnumgålderna var relativt höga och platsen, om än säker, utsatt för nordostliga och sydvästliga vindar. Upplägningsplatsen i Singlefjorden är en gruppankarplats, där fartygen uppankras sida vid sida, var sin väg eller, som man kanske också säger, skaföttes. Gruppens storlek är här maximerad till fyra fartyg. Hamnumgålderna är låga, platsen säker, även om vid sydvästliga och nordvästliga vindar transporterna till och från fartygen kan vara nog så besvärande.

Vid Singlefjorden var förutom Sea Stratus även T/T Sea Soldier och T/T Sea Swan upplagda.

Avgång med 10 dagars varsel

Valet kom nu att stå mellan Sea Scape och Sea Stratus. Ur teknisk synpunkt var fartygen likvärdiga. Igångsättningsarbetet från upplagt konserverat fartyg till seglande enhet skiljde ej heller, varför vår driftsavdelning meddelade, att från den dag besättningen mönstrat, skulle, oavsett vilket fartyg som valdes, detta vara klart för segling efter maximum 10 dagars klargöring.

Om Sea Scape skulle tas ut från Fosenøy, måste också Sea Sovereign därför. En liten grupp eller ett ensamt fartyg medför betydligt höjda upplägningskostnader. Om Sea Stratus skulle tas ut från Singlefjorden, förlorade Sea Soldier och Sea Swan sitt stötningsfartyg och omankring av dessa två skulle bli nödvändig, medförande stora kostnader. Valet föll sålunda på Sea Scape samtidigt som det beslöts, att Sea Sovereign skulle bogseras ner till Singlefjorden och där ingå som fjärde fartyg i gruppen av de tidigare tre. Det visade sig, att bogsering av Sea Sovereign i kombination med bogseringsuppdrag vid Sea Scares avgång var ekonomiskt fördelaktigare än att byta upplägningsarrangemang samt att ta upp ånga i fartyget.



Så här såg bilden ut i Singlefjorden innan förflyttningarna påbörjades. I mitten ligger Sea Stratus omgiven av Sea Swan och Sea Soldier.

I enlighet med fastställd plan påbörjades arbetena på Sea Scares seglation och Sea Sovereigns förflyttning. Bunker beställdes, proviantering verkställdes, bogserbåtar kontrakterades, besättningar söktes, många sköna hängmattor och abborgrund, badstränder och fjärran resmål nåddes av sjöpersonalavdelningens sökande arm. Den 23/7 var besättningen komplett och avgången bestämdes till kl. 06.00 den 25/7.

Då, den 23/6, inträffade ett pannhaveri på Sea Scape, som kullkastade alla planer. Bunker och bogserbåtar stoppades, hela operationen avbröts, medan rederiledningen satte sig ner för att ta ställning till det läge som uppstått. Man beslutade, att Sea Stratus skulle tradas istället för skadade Sea Scape. Efter hand tog en ny plan för omgruppering av fartygen form, sedan det överenskommits, att Sea Scape skulle tas till Singlefjorden för reparation. Önskemålet att förflytta Sea Sovereign från Fosenøy till Singlefjorden, kvarstod.

1,2 milj. ton omgrupperas

Följande fartyg var nu involverade i omgrupperingen: Sea Scape, Sea Sovereign, Sea Stratus samt Sea Swan, totalt 1,2 milj. ton.

Programmet var följande:

- a) Sea Scape från Fosenøy till Singlefjorden, gång för egen maskin.
- b) Sea Sovereign från Fosenøy till Singlefjorden, bogsering,
- c) Sea Stratus till sjöss från Singlefjorden.
- d) Sammanläggning av gruppen efter Sea Stratus avgång samt inläggning av Sea Scape och Sea Sovereign i gruppen. Kontrakterade bogserbåtars arbetsuppgifter:

hamnbogsering i Fosenøy, sjöbogsering av Sea Sovereign, hamnbogsering i Singlefjorden.

Arbetsordning

Skiftningarna påbörjades den 31/7 kl. 06.00 i Fosenøy. Disponibla bogserbåtar var Hector från C.L. Hansson, Göteborg, Bohustug's Dyna från Uddevalla, Torian och Haabrand samt Bebe från Bogser- & Bjergningsselskapet A/S, Oslo.

Den 31/7 kl. 06.00. Fyra båtar assisterar Sea Scape, som hivar sina två ankare och avgår kl. 9.30 för egen maskin mot Singlefjorden.

Kl. 11.00. Fem bogserbåtar assisterar Sea Sovereign, vilken med kraft från ombordsatta kompressorer hivar sina ankare och kl. 13.00 påbörjas fartygets bogsering mot Singlefjorden. Hector och Dyna kopplade för och med Bebe som assisterande bogserbåt. Bogserbåtarna Torian och Haabrand avslutar sitt arbete.

Fredagen den 1/8 kl. 12. Sea Scape ankrar på Kosterfjorden, inväntande Sea Sovereign.

Lördagen den 2/8. Sea Sovereign anländer Persgrundet kl. 10.30 och under lots ledning fortsättes bogseringen upp mot Singlefjorden, där Sea Sovereign förtöjes vid sidan om Sea Soldier kl. 19.00.

Två hamnbogserare tillstötet här, bogserbåten Thor III från Bogser- & Bjergningsselskapet samt Röda Bolagers Erland. Dessutom deltar sjöbogserarna Hector, Bebe och Dyna i arbetet. Sedan Sea Sovereign förtöjts vid Singlefjordsgruppen och sålunda övertagit Sea Stratus ankarhållning till Sea Swan och Sea

Forts. sidan 7

Sjöpersonalavdelningen förstärks

Med hänsyn till den väsentliga utökning av komplexa arbetsuppgifter inom Sjöpersonalavdelningen som framvuxit under de senaste åren kommer avdelningen att breddas, förstärkas och omstruktureras för att på ett bättre sätt kunna möta den ökade arbetsbördan.

En speciell funktion har inrättats inom Rederiledningen som skall ansvara för utbildningsfrågor, frågor rörande fartygsmiljö, miljöfonder, sociallagstiftning och andra liknande väsentliga spörsmål. Denna funktion är också ansvarig för kontakter med berörda myndigheter och organisationer såsom Utbildnings- och Kommunikationsdepartementet, Skolöverstyrelsen, Sjöfartsverket, Sjömansskattekontoret m.fl. Dessutom skall denna funktion ha ansvaret för de löpande kontakterna med Sveriges Redareförening och för Rederiledningens speciella projekt i sjöpersonalfrågor. Chef för denna funktion blir *L-E Cronberg*.

Till ny chef för Sjöpersonalavdelningen har utsetts sjökapten *Kaj Janérus*, som tillträdde befattningen 1 augusti. Janérus kommer närmast från Sveriges Redareförening där han centralt ansvarat för bl.a. en rad sjöpersonella frågor.



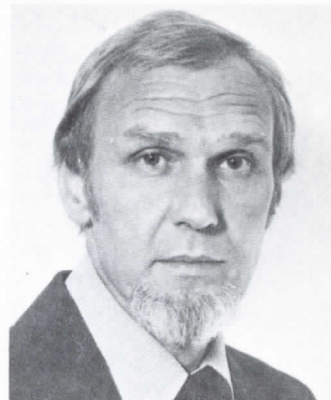
L-E Cronberg



Kaj Janérus

Person-Nytt

Till chef för vaktmästeriavdelningen vid Salénrederierna har anställts *Erik Wester*, som närmast kommer från Postverket.



Erik Wester

Dödsfall

Sjökapten *Rune Ståhl*, Västerhaninge, avled den 6 juli i en hjärtattack. Den bortgångne var född 1925 och anställdes vid Salénrederierna 1973. Hans sista fartyg var Atlantic Wasa, som han förde befälet över vid leveransen från Japan i februari i år.



Rune Ståhl

Tabbe om Pommern

Nu har det hänt!

I nr 4 av Salén-Nytt kallades 4-mastade barken Pommern för fullriggare! Detta är oerhört! !

Om det varit i en tidning utan anknytning till marina ting kunde det väl måhända förlåtits! Men i Salén-Nytt! För de läsare som nu går omkring i villfarelsen kan lämnas följande fakta fritt saxat ur den trevliga broschyr som tillhandahålls ombord.

"s/v Pommern byggdes för ett tyskt rederis räkning år 1903 av J. Reid & Co i Greenock utanför Glasgow. Hon är byggd av stål och tacklad som 4-mastad bark. Emedan hon saknar röjlar tillhör hon den så kallade "flintskalliga typen". Pommerns längd är cirka 95 m, bredd 13 m och djup ca 7,5 m. I barlast ligger hon ca 3,7 m och i last ca 6,7 m. Den totala segelytan är 3 240 m², varav 2 450 m² råsegel. Då man betänker att fartygets besättning bestod av endast 26–27 man vilket antal är detsamma som på ett ångfartyg av samma storlek, inses vilket enormt arbete som skulle utföras på ett dylikt fartyg.

Som alla andra av sjöfartsrådet Gustaf Eriksons segelskutor fraktade Pommern vete från Australien till England. Pommerns last omfattade i medeltal 49 000 säckar. Veteskutorna anordnade inofficiella kappseglingar på sträckan Spencergolfen-Falmouth eller Queenstown.



4-mastade barken Pommern

Rekordet på vetetraden, 'The Grain Race', innehas av Parma, som år 1933 satte rekord med 83 dygn. Pommern gjorde sin snabbaste resa år 1936, då tiden blev 94 dygn, men det oaktat blev hon endast 3:a efter Herzogin Cecilie med 86 dygn och Passat med 87 dygn. Samma tid, 94 dygn gjorde Pommern även år 1937, då hon tillsammans med Passat vann kappseglingen. Även år 1930 var

Pommern snabbast, ehuru tiden då inte var bättre än 105 dygn. Pommern var känd för att vara en mycket god seglare i lätta vindar. Då man räknar ut medeltiden, placerar Pommern sig som 5:a med resultatet 108 dygn för 11 resor. Snabba resor ansågs vara 100 dygn och därunder. Sådana gjorde Pommern 1933 med 98 dygn, 1935 med 95, 1936 med 94 och 1937 med 94 dygn."

*Med vänlig hälsning
Bosse Blomfeldt (seglare)
Götaverken Finnboda AB*

Red. tackar Bosse Blomfeldt för klargörandet och lovar att i fortsättningen alltid skilja på fyrmastade barkskepp och fullriggare, när de dyker upp i Salén-Nytts spalter.

Electrolux Götaverken Global Shippers AB

EGGS, Electrolux Götaverken Global Shippers AB, är ett företag under utveckling som fullt utbyggt kommer att omfatta ett 10-tal utländska dotterbolag, vilka alla tillhandahåller reparations-, underhålls- och rengöringsservice på fartyg. Vi har redan nu etablerat oss i Dubai, Singapore, Tokyo och Rotterdam och anställt högt kvalificerade tekniker, som efter en utbildningstid vid AB Götaverken placerats utomlands.

Vi söker nu ytterligare personal för placering vid våra servicestationer.

Kvalificerade tekniker

Arbetsuppgifterna, som är mycket självständiga, innebär förutom normal teknisk problemlösning, arbetsledning av lokal arbetskraft, ledning/rådgivning/samordning av lokala verkstäder och underleverantörer.

En viktig uppgift är även försäljning av de tjänster EGGS-organisationen erbjuder.

Vi söker också kvalificerade tekniker som på hemmaplan skall hjälpa till med försäljning och teknisk problemlösning. Goda möjligheter till senare utlandsplacering om så önskas.

Vi ställer stora krav på alla befattningarna.

- God teknisk och praktisk bakgrund med erfarenhet från fartygsreparationer och sjötjänst i maskin.
- Goda kunskaper i engelska
- Erfarenhet av och intresse för shipping

Lars Mossberg eller Anders Alling, telefon 031/53 01 60, lämnar gärna ytterligare upplysningar. Svar med kortfattad meritbeskrivning sändes senast den 10/9 1975 till

Electrolux Götaverken Global Shippers AB

Box 48045
400 77 GÖTEBORG 48

Forts. från sidan 5

Soldier, kunde nu Sea Stratus tas ur gruppen, medan Sea Swan hölls åt sidan med två bogserbåtar.

Sea Status avgår

Kl. 22.30 ankrade Sea Stratus upp på ankarplatsen i Singlefjorden klar för avgång mot Persiska viken. Singlefjordsgruppen bestod nu av Sea Sovereign, Sea Soldier och Sea Swan sammanfogade, varefter första skedet avslutades och Thor III sändes hem.

Söndag morgon den 3/8 04.00 gick Sea Stratus till sjöss, assisterad av en bogserbåt. Samtidigt avgick Sea Scape från sin ankarplats i Kosterfjorden mot uppläggningsplatsen och den 3/8 kl. 10.00 var fartyget förtöjt till gruppen, som nu bestod av fyra fartyg, de två 255.000-tonnarna Sea Soldier och Sea Swan i mitten, omgivna av Sea Stratus och Sea Sovereign.

Förutsättningen för ett lyckat resultat

var gott väder, gott sjömanskap samt god insats av lotsar och bogserbåtar. Gott väder kunde man endast hoppas på vid planeringen, gott sjömanskap kunde på goda skäl förutsättas, såväl som god insats av lotsar och bogserbåtar. Vädret visade sig från sin allra bästa sida, gott sjömanskap visades från alla genom utomordentliga insatser vid operationens genomförande. Allt skedde utan minsta olyckstillbud vare sig för personal eller fartyg.

Med all respekt för senaste årens framgångar inom tekniken på sjöfartsområdet har de som deltagit i förflyttningen av ett tonnage av inte mindre än 1,2 milj. ton fått erfara, att ännu är ej den tid förbi, då aktioner till sjöss kräver gott sjömanskap i förening med god planering och kloka, övervägda, manuella insatser, genom vilket även ett optimalt resultat kan uppnås.

Kostnaderna för samtliga operationer, inklusive utbogseringen av Sea Stratus, beräknas ligga kring 400.000 kronor.

Äntringslina för snabbutrymning

Kapten Lars Blomqvist har till rederiets skyddsinspektion lämnat förslag på utformning av en äntringslina avsedd för snabbutrymning av hytter via öppningsbara ventiler i händelse av brand i inredningen.

Linan skall vara försedd med klotsar på jämna inbördes avstånd dels för att göra klättringen säkrare och dels för att förhindra att händerna på den som klättrar kommer i kontakt med exempelvis ett av brand upphettat plåtskott.



På bilden provar andrestyrman Anders Thörngren på m/s Snow Flower en prototyp av linan.

Eventuella synpunkter på utformningen av linan mottages tacksamt av skyddsinspektören Göran Frisk.

Nytt telexnummer till Kyl

I samband med att kylrederiet flyttat över till Styrmansgatan har det erhållit egen telegram- och telexadress.

Alla meddelanden till kylrederiet och dess fartyg (som tidigare sänds via SRS telex) bör i framtiden sändas via kylrederiets egen telexapparat, som är placerad i torrlastrederiets telexrum. Telegramadressen är: SALENKYL och telexnumret 13570 SALKYL.

Vill du bli cirkelledare i svenska?

Svenskundervisning för utländska sjömän ombord i svenska fartyg har nu påbörjats ombord i fartygen. Två kurser för cirkelledare har avslutats under våren 1975 men fortfarande är behovet av cirkelledare stort för att verksamheten ska kunna få den spridning som avses.

Lagen som ligger till grund för denna verksamhet går i korthet ut på att utländska sjömän ombord i svenska fartyg i utrikes fart har rätt till kostnadsfria studier i svenska på arbetstid eller på betald fritid upp till 240 timmar.

Verksamheten ska bedrivas i form av studiecirklar ombord i fartygen. Man räknar därvid med en studietakt av 6 timmar/vecka när fartyget befinner sig till sjöss. Cirkelledaren erhåller genom studieförbundet en ersättning av 38:- per studietimme.

Om du vill bli cirkelledare krävs bl.a.:

- att du är beredd att arbeta med studiecirkelns demokratiska arbetsformer
- att du behärskar svenska i tal och skrift
- att du har erfarenhet av språkinläring
- att du är beredd att delta i erforderlig cirkelledarutbildning
- att du känner till arbetsförhållandena och den speciella situationen ombord
- att du har en positiv inställning till utländska arbetskamrater

Cirkelledarutbildningen består av en 14-dagars kurs förlagd till Viskadalens Folkhögskola. Denna utbildning motsvarar den utbildning om ca 120 timmar som krävs för cirkelledare i svenska för invandrare i land. Man försöker därvid bl.a. besvara frågorna: Hur lär man sig ett främmande språk (språkets systematiska uppbyggnad, uttal m.m.)? Hur arbetar man i en studiecirkel (vuxenpedagogik, undervisningsmetod)?

Under vintern 75/76 kommer fem 14-dagars kurser att äga rum. Du får ersättning för förlorad arbetsförtjänst mot uppvisande av intyg om tjänstledighet. Resor, kost och logi betalas av kursanordnaren. Välkommen med din anmälan!

Kurserna pågår:
14–27 september 1975
16–29 november 1975

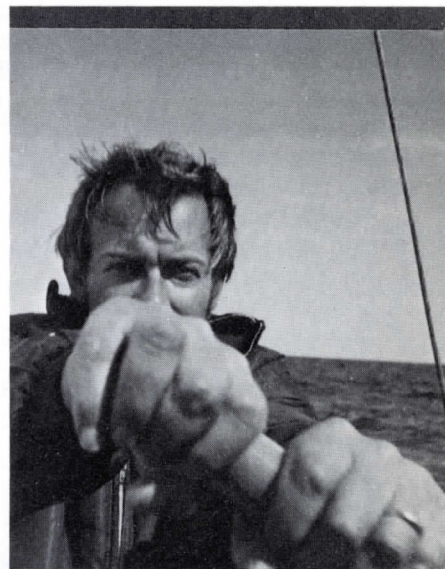
18–31 januari 1976
21 mars–3 april 1976
16–29 maj 1976

ABF/Sjöfolkets Studieavdelning

Box 7014,
402 31 Göteborg

Salénare i postrodden

Årets s.k. postrodd i tidsenliga postbåtar från Grisslehamn till Eckerö på Åland hade lockat 33 deltagare, bland vilka märktes eckerösnipan Flundran, byggd 1895, bemannad av en kvartett vältränade salénare. Först i mål kom en eckeröbåt, som behövde 6 1/2 timmar för överfärden, och mitt i fältet kom så Flundran med tiden 8 timmar och 30 minuter. Vid årorna satt Göran Thorstensson, mångfrestaren Valter Axelsson, Rolf Boodh och Hans Fredriksson.



Göran Thorstensson vid årorna.

Salén-Nytts distribution

Det har tyvärr visat sig att en del abonnenter på Salén-Nytt inte alltid får tidningen regelbundet. Orsakerna därtill kan vara flera, bl.a. förekommer att vår distributionsavdelning inte har fått riktiga adressuppgifter. En annan orsak är att distributionen håller på att överföras på data, vilket ännu inte fungerar helt klanderfritt.

För att förbättra distributionen ber vi alla abonnenter att meddela ev. adressförändringar *skriftligt* till Salén-Nytt samt i förekommande fall även till Postverket.

Vi beklagar de förseningar och misslag som förekommit och hoppas att distributionen så småningom skall bli tillfredsställande.

Salén-Nytt

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

Ny bildekor inom Sabagruppen



Sabagruppens distributionsbilar håller som bäst på att få ny dekor. Den består av ett dekorativt band av frukt och grönsaker i fyra färger på dekalerna. Skåpbyggnationerna blir vitlackerade och bilarnas underrederna blå. Banan-Kompaniets bilar förses dessutom med firmanamnet i kraftig stil på skåpets överdel samt det välkända Chiquita-märket bak.

Det nya, slagkraftiga märket finns redan på en stor del av bilparken och har rönt uppmärksamhet av såväl kunder som allmänheten.