



Klart för borrningar på Reed Bank

Den 20 jan. undertecknade Saléninvest (Salén Energy AB), Salénia, KemaNord AB och STAB samt en grupp filippinska företag ett sk servicekontrakt med det statliga filippinska Petroleum Board om oljeprospektering på Reed Bank i Sydkinesiska sjön. Kontraktet ger företagen rättighet att på banken söka efter och vid gynnsamt resultat utvinna olja eller naturgas. Hela kontraktsområdet omfattar 15.000 km², men en del därav utgöres av djupvattenområden, där knappast någon oljeprospektering är möjlig. Ungefär 10.000 km² ligger emellertid på mindre än 100 m vattendjup och är den för oljeprospektering verkligt aktuella ytan. Även efter denna reducering är det fråga om ett stort område jämfört med de sk blocken i Nordsjön om ca 250 km² i den brittiska och 500 km² i den norska sektorn.

Reed Bank ligger ca 150 km från kusten av Palawan, den sydvästligaste stora ön i Filippinerna, alltså helt inom Filippinernas ekonomiska zon.

Enligt kontraktet förpliktar sig företagen att under de två första åren borra minst tre hål om tillsammans minst 8.400 m djup och till en minsta kostnad av 8 milj. US\$. Om resultaten av dessa första försök förefaller lovande förutses fortsatt prospektering av ungefär samma omfattning under en följande 5-årsperiod, men åtagandena för denna period är ännu ej bindande. Om undersökningarna skulle leda till kommersiella oljefynd följer sedan en 25-årig produktionsperiod.

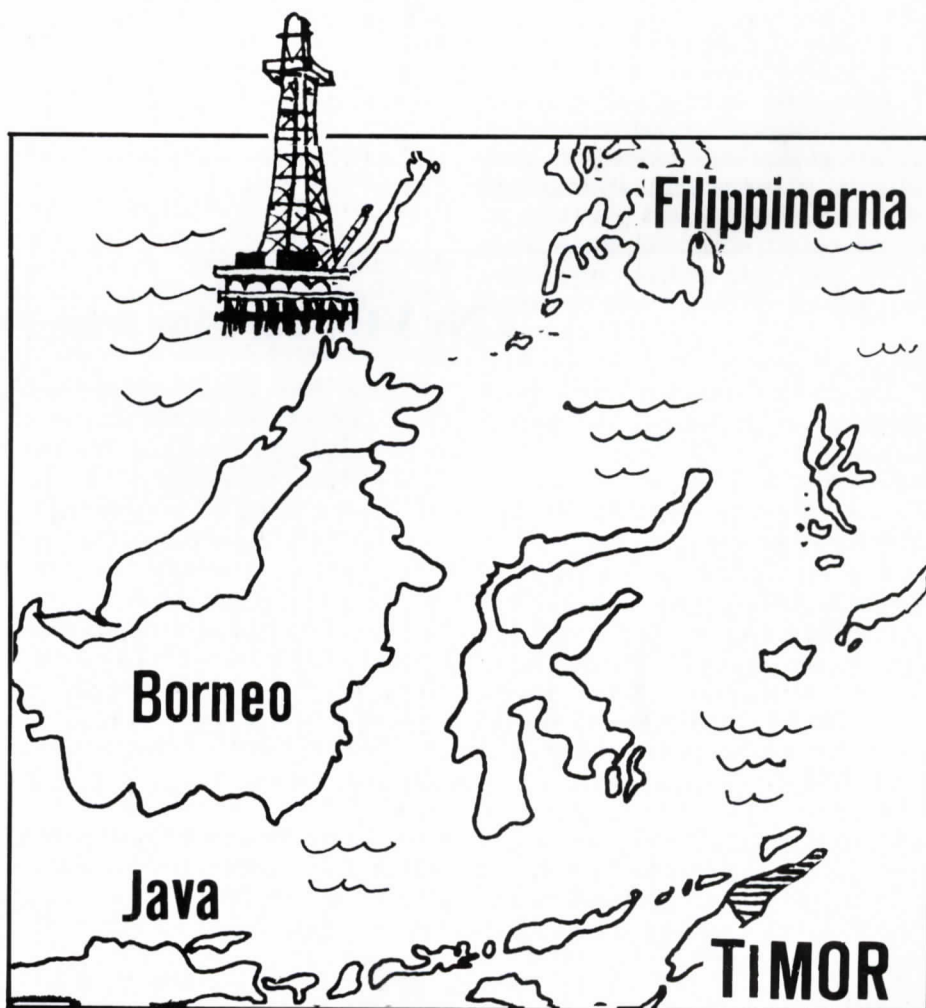
Huvuddelen av kostnaderna täcks av den icke-filippinska gruppen, medan en grupp av sju filippinska företag dels svarar för en mindre kostnadsandel samt dels bidrar med sina rättigheter på Reed Bank.

Om prospekteringen skulle leda till produktion tillåts företagen att täcka samtliga sina kostnader ur oljeintäkterna, varefter överskottet fördelas mellan den filippinska staten och företagen.

Före beslutet att gå vidare med prospekteringen har de svenska företagen utfört en förberedande seismisk kontroll av banken, vilket inneburit först en översiktlig studie som gett en allmän uppfattning om dess geologiska sammansättning och därefter en mer detaljerad av de mest intressanta delarna. Det har visat sig att banken innehåller sedimentära bergarter som kan utgöra en källa för olja eller naturgas och att den kan innehålla geologiska fällor där olja eller gas kan tänkas ha samlats. Fyra sådana strukturer bör undersökas närmare och banken kan dessutom innehålla ett ännu större antal. En

av dessa strukturer är så väl karakteriserad att borrning kan ske utan ytterligare undersökningar, medan de övriga behöver ytterligare seismiska undersökningar innan borrning kan ske.

Under ledning av Salén Energy AB, som ingår i Salén & Wicander-gruppen, beräknas borrning kunna påbörjas under våren eller försommaren med möjlighet till ett första resultat mot slutet av sommaren.



Statens andel i Götaverken 51 %, Saléninvests 49 %

Förhandlingar mellan den statliga varvskommissionen och Saléninvest AB ledde den 17 december fram till att ett ramavtal undertecknades mellan Industridepartementet och Saléninvest om en samordning av Götaverken och Eriksberg från och med den 1 juli 1976. Avtalet reglerar de väsentliga villkoren för samordningen och skall följas av kompletterande avtal, vilka är under utarbetande. Ramavtalet förutsätter riksdagens godkännande, vilket förutses ske under maj månad.

Ramavtalet innehåller följande huvudpunkter:

Staten utökar sitt aktiekapital i AB Götaverken från 9,5% till 51% genom att omvandla ett lån på 45 miljoner kronor till aktiekapital samt genom att av Saléninvest förvärva aktier i Götaverken för 136 miljoner kronor. Saléninvest kvarstår som ägare av 49% av aktiekapitalet i AB Götaverken.

Eriksberg blir dotterbolag till AB Götaverken, som av staten förvärvar samtliga Eriksbergs-aktier för 1000 kronor. Staten åtar sig att täcka Eriksbergs förluster under de närmaste åren. Dessa förluster avser främst ineliggande orderstock.

Verksamheten i koncernen skall drivas efter normala företagsekonomiska principer, i nära samverkan med de fackliga organisationerna.

Götaverken Arendal och Eriksberg fullföljer vid respektive varvsanläggning sina nuvarande nybyggnadsprogram. På längre sikt skall nybyggnadsverksamheten av fartyg i Göteborg sammanföras. Detta skall ske successivt enligt styrelsens och



Industriministern informerar fackrepresentanter om innebörden av ramavtalet.

koncernledningens överväganden efter samråd med de anställdas organisationer. En integrering av nybyggnadsverksamheten kan emellertid påbörjas tidigast 1978, men planeringen härför kommer att igångsättas snarast.

För att underlätta samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg förbinder sig Saléninvest att på regeringens anmodan senast den 1 juli 1976 beställa ett eller två fartyg vid Eriksberg för totalt 136 miljoner kronor, vilket motsvarar statens betalning för aktier i Götaverken.

Öresundsvärvets verksamhet skall i princip inte påverkas av samgåendet i

Göteborg. Götaverkens och Eriksbergs enheter Finnboda, Sölvesborg och Lidköping har ej diskuterats under förhandlingarna.

Staten accepterar att Götaverken utnyttjar sin option att förvärva rörentreprenadföretaget Calor-Celsius, som har 3 300 anställda.

Staten och Saléninvest skall vardera utse fyra ordinarie ledamöter i AB Götaverkens styrelse. Därtill kommer fyra representanter för personalorganisationerna. Staten utser styrelseordförande.

Ny VD i Tor Line från 1977

Det är med blandade känslor jag meddelar att jag kommer att lämna befattningen som VD i Tor Line AB vid årsskiftet 76/77 för att frigöra mer tid för verksamhet inom Rederi AB Salénia i Stockholm.

Vi är just inne i en kärv konjunktur som vi alla vet och även i en period av omställningar med nya passagerarbåtar och även nya marknader på fraktsidan. Tidpunkten är vald med hänsyn till att vi mot slutet av året skall ha det värsta bakom oss och ha en klarare bild av vår framtid.

Samtidigt gläds jag åt att kunna överlämna ledningen för Tor Line i goda händer. Min efterträdare heter Arne Koch och är för närvarande VD på ACL:s huvudkontor i Southampton.

Arne Koch, civilekonom och 45 år, är ett känt namn inom göteborgsk

shipping. Före toppbefattningen hos ACL Limited arbetade han hos Transatlantic, Svenska Lloyd och ACL AB, de flesta åren stationerad i Göteborg. Hans breda bakgrund av såväl ocean- som närtrafik har spelat stor roll vid valet, liksom hans erfarenhet av internationell verksamhet i arbetsgrupper av många nationaliteter. Jag är dessutom övertygad att ni alla kommer att trivas med honom — och stimuleras av hans kunskaper.

Övergången försöker vi göra så smidig och grundlig som möjligt. Arne Koch kommer till oss redan 1 september i år och arbetar parallellt med mig fram till 1 januari då han formellt tillträder VD-befattningen.

Christer Salén

(Ovanstående meddelande delgavs alla anställda i Tor Line den 16 februari.)



Arne Koch, ny VD för Tor Line från nästa årsskifte.

Götaverkens och Eriksbergs framtida produktion

I slutet av förra året förklarade industriministern att regeringen var beredd att finansiera tillverkning av fartyg i varvens egen regi under år 1978, d.v.s. innan beställningar erhållits. Av produktionstekniska skäl måste beslut om en sådan lagerproduktion fattas redan i vår. Det har samtidigt gjorts klart för varven att produktionen 1978 måste minskas väsentligt jämfört med nu. Ett förslag om bl.a. detta finansieringsstöd kommer i vår att lämnas till riksdagen av regeringen.

Industridepartementet är medvetet om att förhållandena är olikartade vid olika storvarv och i respektive kommunblock. I Göteborgs kommunblock utgör antalet anställda vid de båda varvsföretagen (Götaverken och Eriksberg) cirka 20 % av den totala industrisysselsättningen. Motsvarande siffra för Malmö (Kockums) och Uddevalla (Uddevallavarvet) är 13 respektive 47 %. I Landskrona kommun svarar Götaverken Öresundsvarvet för 40 % av industrisysselsättningen.

För att få beslutsunderlag har industridepartementet gjort en omfattande enkätundersökning om storvarvens framtida produktionsförhållanden. För 1978 har varven tillfrågats vad det skulle innebära att ha en sysselsättningsnivå som är 70 % av 1974 års sysselsättningsnivå. Det har uttryckligen sagts från departementets sida att 70 % ännu är ett räkneexempel och inte ett fastställt mål.

Götaverken och Eriksberg har lämnat departementet de begärda uppgifterna. De bearbetas nu inom departementet. Som ett led i detta förberedelsearbete inför regeringens kommande varvsproposition i mars diskuteras idag i varvsrådet de svar respektive varv lämnat industridepartementet i enkätundersökningen. I varvsrådet ingår företrädare för de fyra storvarvens företagsledningar och anställda. Ordförande i varvsrådet är statssekreterare Tony Hagström i industridepartementet.

Som en följd av ramavtalet mellan Saléninvest och staten har Götaverken uppmanats av industridepartementet att även lägga fram en större plan som innehåller verksamheten vid Eriksberg.

Götaverkens VD Hans I. Laurin kommenterar här planen:

Götaverken har under 1975 arbetat med långsiktig marknadsplanering för sina nybyggnadsvarv och lagt fram förslag att överbrygga den nuvarande marknadssituationen genom lagerproduktion — eller som vi föredrar att kalla det — förlagsproduktion. Därmed avser vi att sälja fartygen efter det att vi börjat konstruera dem. Vi har därför haft en utarbetad plan fram till slutet av 1979 att förelägga industridepartementet.

Det är uppenbart att varven lever i svårare tider än på mycket länge. Ändå tror vi inte att framtiden är lika dyster som så många påstår idag. Våra beräkningar pekar på att det finns en hygglig chans att vi kan sälja fartygen till rimliga priser om ett par år. Men vi måste överbrygga tiden fram till dess.

Det är klart att den svenska varvsproduktionen måste bantas — inte minst i Göteborg, där produktionen varit för stor och därmed blivit för dyrbar. Riskerna för både samhälle och företag är så stora att vi bör dra ned. Samtidigt måste vi se till att vi har effektiva och konkurrenskraftiga varv när marknaden återvänder. Nedskärningen måste därför vara noggavägd och väl genomförd.

För många låter förlagsproduktion äventyrligt. Avsikten med förlagsproduktion är att förkorta tiden mellan beställning och leverans. Därigenom minskar känsligheten för inflation och risken för ogynnsam valutautveckling. Våra långa serier har redan fört oss i den riktningen. De ger oss ett standardiserat produkt-sortiment. Förlagsproduktion är sålunda en utveckling av vårt sätt att handla och inte enbart en följd av en svag marknad. Både vi själva, andra varv och andra branscher har med framgång tillämpat detta tidigare.

Fartygstyperna i den kommande produktionen har valts efter omfattande marknadsanalyser. De är av sådana standardtyper som vi av erfarenhet vet att vi alltid kan finna köpare till, även om vi idag inte kan förutse prisnivån.

Götaverken Arendal kommer att minska sin volym till egen kapacitet utan entreprenad och lego. På Eriksberg är avsikten att fortsätta att bygga hela fartyg även 1978 och fram till somaren 1979. Därefter genomförs nedtrappning av fartygsproduktionen fram till slutet av 1980 i form av internleveranser. Efter 1980 skulle således nybyggnadsproduktionen i Göteborg ha samlats till Götaverken Arendal.

Våra beräkningar pekar på att med den här produktionsvolymen torde alla kollektivanställda vid Götaverken Arendal och Eriksberg kunna beredas fortsatt anställning även 1978 och framåt. Förutom naturlig avgång hjälper det ökade arbetskraftsbehovet vid Götaverken Cityvarvet och Götaverken Ångteknik oss att trygga sysselsättningen. Det kan bli aktuellt med omskolning och anpassningsåtgärder.

Det har länge varit känt att problemen blir större för tjänstemän och arbetsledare. Den stora minskningen av behovet sker när Eriksbergs organisation slås ihop med Götaverken Arendal och Götaverken

Motor. Detta tror vi i stort sett skall vara avklarat under 1978.

Vi räknar för närvarande med att cirka 600 tjänstemän och arbetsledare inte skall kunna placeras inom Götaverkens nya organisation i Göteborg. Vi hoppas emellertid kunna vidta åtgärder som reducerar denna siffra, bl.a. arbete på Götaverkens enheter utanför Göteborg och eventuellt ny produktion av annat än fartyg i Göteborg.

Tiden har inte medgett ett normalt och nödvändigt samråd med alla berörda fackföreningar. Full samverkan är dock en förutsättning för att operationen skall lyckas. Bl.a. måste vi finna en gemensam turordning i Göteborg vid omplacering och uppsägningar.

För Götaverken Öresundsvarvet har vi planerat en produktionsminskning med cirka 17 %. De problem som kan tänkas uppkomma i samband med det minskade arbetskraftsbehovet räknar vi med att kunna lösa.

För Götaverken Sölvesborg innebär den förändrade situationen i Göteborg att varvet inte längre kommer att kunna vara underleverantör till Götaverken Arendal. Istället kommer vi att återgå till att bygga fartyg upp till 5.000 dwt med i huvudsak oförändrad arbetsstyrka.

För Götaverken Finnboda har i dagarna lagts fram en separat plan som kraftigt reducerar byggandet av nya fartyg. Vi koncentrerar oss här istället på fartygsreparationer. Härigenom minskar behovet av kollektivanställda med cirka 150. Denna minskning kan tillgodoses genom naturlig avgång. Behovet av tjänstemän och arbetsledare minskas med cirka 50. Vi hoppas att antalet friställningar inte skall behöva bli lika stort.

Planen är en kompromiss mellan många önskemål och krav.

- Vi måste ta vår del av nedskärningen av varvsproduktionen.
- Vi måste skapa konkurrenskraftiga produktionsenheter.
- Vi måste undvika friställningar så långt möjligt.
- Vi måste, om friställningar är oundvikliga, mildra effekterna av dem.

Genomförandet av denna plan innebär att Götaverken, som idag inklusive Calor-Celsius och Eriksberg har 22.000 anställda, minskar antalet anställda till strax under 20.000. I Göteborg betyder detta en minskning från 13.000 till 11.600, alltså 1.400 personer. I Landskrona betyder detta en minskning från 3.500 till 3.100, alltså 400 personer.

Möjligheten att följa planen är beroende av riksdagens och regeringens beslut. Hans I. Laurin

Hans I Laurin

Götaverken köper Calor-Celsius

3.000 anställda — omsättning 600 mkr

Calor-Celsius, landets största installationsföretag, förvärvades vid årsskiftet av Götaverken. Redan tidigare ägde Götaverken 9 procent i Calor-Celsius och den återstående aktieposten om 91 procent köptes efter beslut i Götaverkens styrelse den 17 december. Tidigare ägare till Calor-Celsius var företagets aktiesparklubb och ett antal högre tjänstemän. Calor-Celsius kommer försättningsvis att drivas som ett separat företag enligt samma huvudlinjer som tidigare och vara inrangerat i Götaverkens industridivision.

Grunden till Calor-Celsius lades i Umeå, där den driftige fabrikören Henrik Andersson år 1898 startade Firma H. Anderssons Vattenledningsaffär. De första åren sysselsattes endast några få montörer. Under de 75 år som gått sedan dess, har "affären" växt och räknas idag till ett av de 100 största företagen i vårt land. Antalet anställda är en bra bit över 3 000 och omsättningen 1975 var cirka 600 miljoner kronor. Denna anmärkningsvärda utveckling har i huvudsak skett genom en framsynt etableringspolitik med en lång rad företagsfusioner- och köp.

50 filialer

Verksamheten är idag spridd över hela Sverige genom 50-talet filialer, av vilka cirka 1/3-del ligger i Norrland, samt i Finland och Västtyskland. Filialerna är grupperade i nio distrikt, av vilka norrlandsdistriktet fortfarande arbetar under namnet AB H. Anderssons Värme. Övriga distrikt ligger i och omkring Gävle, Västerås, Stockholm, Linköping, Karlstad, Göteborg, Malmö och Helsingborg. Huvudkontoret finns i Solna liksom dotterföretaget AB Centralsug, utlandsavdelningen och vissa centrala staber.

Calor-Celsius verksamhet kan indelas i tre huvudområden: VVS-installationer, el-installationer och industri-installationer. Cirka 85 procent av verksamheten bestod 1975 av rörinstallationer till industrin och bostäder, medan elsidan upptog 10 procent. Totalt har företaget 2 000 montörer.

— Lyft på locket till det stora företaget och ut kommer 50 små. Så beskrivs Calor-Celsius i en informationsskrift. 50 små företag, geografiskt spridda över hela vårt land, som utför arbetsuppgifter av de mest skilda slag. Det kan vara allt ifrån byte av en vattenledningskran i en bostadslägenhet till att lägga ner 400 000 arbetstimmar på rörledningar vid BP:s raffinaderi i Göteborg. Listan över stora jobb i och utanför landet är lång: rör- och



H. Anderssons Vattenledningsaffärs första arbetslag. Bland mannarna är två rörläggare, tre grävare och en hjälpare.



Huvudkontoret i Solna

elinstallationer vid massa- och pappersbruk i Skärblacka, rörinstallationer för Götaverken Ångtekniks sodahusanläggning i Skutskär, elinstallationer vid Volvos anläggning i Eskilstuna och Saab-Scania i Södertälje och just nu rörarbeten för totalt 600 lägenheter åt Riksbyggen och Helsingborgshem i Helsingborg.

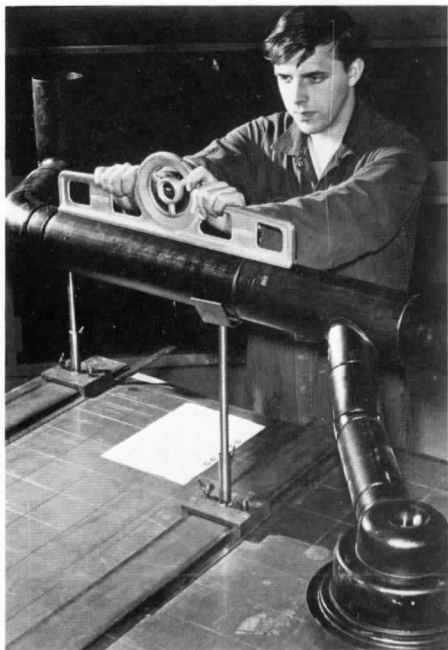
Uppdrag i Saudi-Arabien

Bland utlandsuppdragen kan nämnas rör- och elarbeten för hotellkomplex i Bulgarien, Polen och Damman i Saudi-Arabien. I sultanatet Oman finner vi i dessa dagar Calor-Celsius folk i arbete med en ny TV-station i Muscat. Det är alltså ett företag med en vittförgrenad och mångfasetterad verksamhet som nu slutits till Götaverkenkoncernen.

Hur fungerar nu i praktiken ett så stort företag med så många filialer och arbetsplatser? Organisationen är starkt decentraliserad med försäljningsansvar som är kopplat till lönsamhet på lokal nivå. Samtidigt drar filialernas verksamhet fördel av exempelvis centrala kalkyl-, konstruktions- och verktygsavdelningar. En klar fördel ligger även i möjligheten att vid behov överföra personal och andra resurser mellan filialerna. Det kan ofta behövas, för Calor-Celsius har liksom

entreprenadföretag i allmänhet en mycket ojämn efterfrågan på arbetskraft.

En annan central ställning i företaget har tillverkningen av rörkomponenter, som sker vid två verkstäder i Ljusdal och Karlstad. I Karlstad finns även en svets-teknisk skola för utbildning av kvalifice-rade svetsare.



Kontroll av färdig avloppskombination vid verkstaden i Ljusdal.

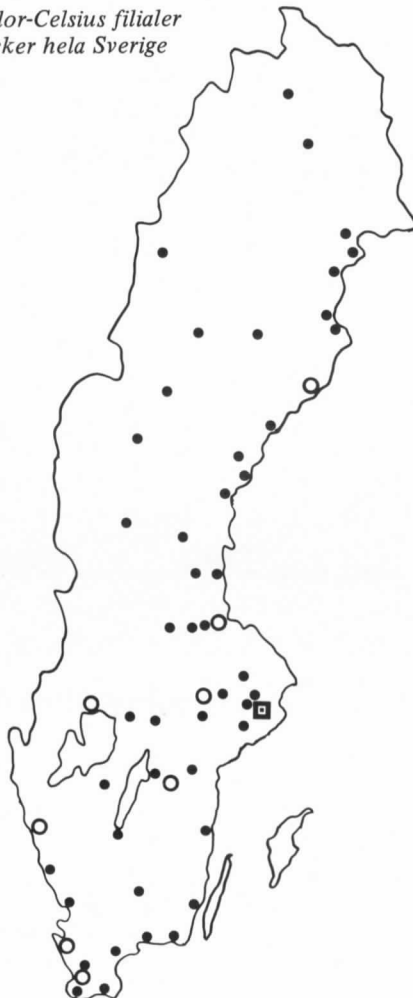
AB Centralsug

Ett särskilt bolag inom Calor-Celsius, AB Centralsug, har utvecklat ett automa-tiskt sopsugsystem, som marknadsförs framgångsrikt över hela världen. Systemet innebär att soporna sugtransporteras genom ett slutet rörsystem direkt från nedkaströren i byggnader till en central

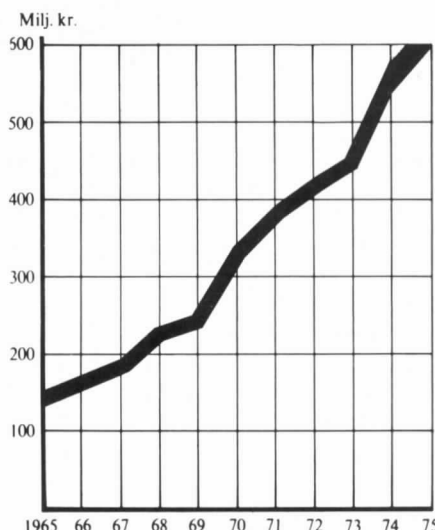
insamlingsstation, där soporna antingen förbränns eller komprimeras i containers för transport till sopstationer. Anlägg-ningar av detta slag finns nu i ett 10-tal länder i Europa, Japan, Syd- och Nord-amerika.

AB Centralsug arbetar även med cen-trala dammsugningsanläggningar för sko-

Calor-Celsius filialer täcker hela Sverige



Koncernens omsättning 1965—1974



lor, kontor och industrier och det s.k. Deo-filtret, ett aktivt kolfilter för elimine-ring av svårare luftföroreningar. Calor-Celsius har utvecklat VAU, ett avgas-utsugningssystem för bil- och svetsgaser. Bland övriga verksamheter kan nämnas att Calor-Celsius är en av Sveriges största sprinklerinstallatörer.

Framtiden

Från Calor-Celsius sida ser man sam-gåendet med Götaverken som en naturlig expansionsväg.

För cellulosaindustrin och annan processindustri ger ett kombinat av Götaverken Ångtekniks och Calor-Celsius leveransomfång stora möjligheter att få till stånd större paketleveranser. Man ser även ökad andel inom monteringssektorn, exempelvis stålkonstruktioner, tunga maskinmontage samt montering av instru-ment och instrumentledningar. De sven-ska resurserna har hittills varit begränsade härvidlag. Däremot har varven arbetskraft som har sysslat med dessa uppgifter inom fartygen. Utan större svårigheter borde detta kunnande vara möjligt att överföra till andra områden.

En sådan utveckling ligger helt inom den företagsfilosofi som Calor-Celsius ut-vecklat. I stället för att sälja tid och arbetskraft erbjuder man kunderna en färdig funktion. På senare år har detta lett till att företaget ökat sin andel av stora installationsuppdrag inom den kompli-cerade processindustrin.

Som en lämplig avrundning av denna kortfattade presentation av Calor-Celsius citerar vi de första raderna i företagets årsberättelse för 1974. Där står följande:

Ett litet företag är mer flexibelt och lätttröligt än ett stort. Å andra sidan har ett stort företag större kraft och resurser än ett litet. Calor-Celsius har förenat det lilla med det stora.



Pumpar och rörledningar för fjärrvärmedistribution i pumphallen vid kraftvärmeverket i Växjö.

Nils Jannerfeldt in memoriam

Det talas så mycket här i livet om planering. Men vad hjälper det när makter vi inte kontrollerar ingriper. Vår vän Nils Jannerfeldt hade planerat sitt liv väl. Han hade med samma förutseende tänkt igenom hur han skulle tillvarata sin tid som pensionär. Formellt utgick hans tjänstetid i december. Redan en vecka senare fanns han inte längre bland oss.

Hur ytterligt meningslöst ter sig inte tillvaron ibland! Det känns vemdigt att ytterligare en av de gamla kämparna som var med om att bygga upp vårt företag nu lämnat oss.

Under vårt uppbyggnadsskede gjorde Nils Jannerfeldt personliga uppoffringar och insatser långt utöver det vanliga och man hade så innerligt välunnat honom många år av välförtjänt avkoppling. Nu blev det alltså inte så. Vi, hans arbetskamrater, som ännu är kvar skall minnas vår duglige, rakryggade kollega med stor saknad.

S.Ö.

*

Nils Jannerfeldt var född i Jönköping. Efter ingenjörstudier började han 1937 på Eriksbergs ritkontor och blev senare chef vid varvets reparationsavdelning. 1948 övergick han till Saléns och blev 1956 teknisk direktör och sedermera ledamot av företagets samtliga styrelser. Han avslutade sin aktiva tjänst i Salénkoncernen 1973, varefter han verkade som konsult i skeppstekniska frågor.

Vid sin bortgång representerade Nils Jannerfeldt de skandinaviska länderna i International Chamber of Shipping i London. Han var ledamot i Ingenjörsvetenskapsakademiens industriella råd, Sveriges Redareförening och ledamot i styrelsen för Institutet för Svensk Skeppsforskning, Svenska Sjöräddningssällskapet, Salén & Wicander m.fl.

Nils Jannerfeldt var vid sin bortgång den 5 december 65 år gammal.



Nils Jannerfeldt

Tor Scandinavia levereras

Det drar ihop sig till festligheter på Tor Line igen. Knappt två månader återstår i skrivande stund tills det blir leverans och dop av Tor Scandinavia, det andra av Tor Lines nya passagerarfärjor i maxiformat. Den 9 april avgår fartyget från varvet i Lubeck och anländer dagen därpå till Göteborg.

Den 14 april döps fartyget och gudmoder blir ingen mindre än Jennifer Wilson, ett välkänt namn för alla som följer TV-serien "Arvingarna" i Sverige, England och Holland. Jennifer Wilson säger att hon är mycket smickrad över uppdraget att få döpa Europas största passagerarfärja och hon tar sig därför ledigt ett par dagar från filminspelningar på Malta för att komma till dopet i Göteborg.

Tor Scandinavia anträder sin jungfruresa till Immingham påföljande dag, den 15 april, kl. 16.30. Jämt ett dygn senare förtöjs hon i Immingham och avgår sedan till Amsterdam, därifrån åter till Immingham och så slutligen till Göteborg igen, där jungfruresan sålunda avslutas. Ännu finns det platser lediga för resan Göteborg-Immingham, medan allt är slutsålt på de övriga turerna under jungfruresan.



Kaptenen vigselförrättare

För passagerare i giftastankar erbjuder Tor Scandinavia en speciell förmån. Kapten Sune Dahlström, som är en av de tre alternerande befälhavarna ombord, har nämligen lagom till jungfruresan fått myndigheternas officiella tillstånd att förrätta borgerlig vigsel ombord. Många har tidigare efterlyst en sådan service och på Tor Line är man därför nu glad över att kapten Dahlström beviljats vigselförrätt.

Kvinnliga jungmän på Snow Flower

Den kvinnliga inbrytningen i sjömansyrket fortsätter och har uppmärksamats på annan plats i detta nummer av Salén-Nytt. En annan välinformerad tidning, The Evening Times-Globe, som ges ut i Saint John, Canada, har också noterat detta faktum och i ett av tidningens senaste nummer ges stort utrymme med bilder och massor av text om ett par svenska flickor som givit sig sjömansyrket i våld.

Artikeln handlar om de båda jungmännen — någon motsvarande kvinnlig yrkesbeteckning finns det ännu inte; en kvinnlig mässuppassare kallas fortfarande mässman i olika sammanhang — Lotta Ahlberg och Birgit Bengtsson ombord i Snow Flower, som låg i Saint John och lastade potatis för Argentina. Det var första gången Snow Flower låg i en hamn på Kanadas ostkust och hon blev enligt SRS:s agent på platsen, föremål för mycken beundran där hon vit och vacker låg förtöjd så gott som i stadens mitt.



Birgit Bengtsson lär sig splejsa av en mera erfaren kollega, vars namn vi inte lyckats få reda på.

Lotta Ahlberg är stockholmsflicka och Birgit Bengtsson från Sölvesborg. Just nu är båda hemma på semester, men när den är slut ger de sig till sjöss igen.

Nya målarställningar till sjöss

I samband med att Sjöfartsverket nyligen godkänt två olika typer av hängställningar för användning av svenska fartyg, kommer Saléns att omedelbart utrusta fem fartyg med vardera en ställning av varje typ. På så sätt får man reda på vilken av de två typerna

som ombord bäst motsvarar kraven på funktion, hanterbarhet m.m.

Erfarenheterna från proven skall under våren sammanställas av rederiets skyddsinspektör och ligga till grund för valet av hängställningar till samtliga fartyg i Salénflottan.

Kyl

Kylmarknaden har under december och större delen av januari varit mycket svag, vilket är helt normalt för denna tid av året. I senare delen av januari började emellertid aktiviteten öka, vilket föranledde SRS att starta upp de tre sist upplagda fartygen.

Fr.o.m. början av februari är hela flottan nu sysselsatt, till stor del beroende på stor aktivitet på banan- och citrusmarknaden. En annan bidragande orsak till utvecklingen är potatisbristen i Europa, vilken medför stora skeppningar från framför allt Kanada och USA till tillfredsställande frakter.

Den förväntade högsäsongen, vilken normalt inträffar under perioden mars-maj, ser detta år ut att bli mycket fast och vi bör kunna räkna med hög fraktnivå. Sydafrika-säsongen startar detta år ovanligt tidigt med första fruktlastning i början av mars till skillnad mot förra året då skeppningarna ej kom igång förrän andra halvan av mars.

SRS har lyckats förlänga samtliga långtidskontrakt med sina kunder även för 1976, och även om frakthöjningarna i vissa områden ej varit helt tillfredsställande är man ganska nöjd med resultatet.

Tre inbefraktade fartyg har drabbats av allvarliga haverier och tyvärr kan reparationerna av framför allt ett av dessa fartyg ta ganska lång tid. Detta är självfallet tråkigt med tanke på stundande högsäsong men SRS försöker att inbefrakta ersättningstonnage för att klara av åtagandena.

1975 blev ett förhållandevis dåligt år för kyl och situationen i augusti-september såg ganska bekymmersam ut. Dock skedde en förbättring under sista kvartalet 1975, vilket resulterade i att SRS kunde redovisa en viss vinst.

Det är ännu för tidigt att uttala sig om resultatet för 1976 men såvitt kan förutses bör första halvåret bli mycket tillfredsställande. Dessutom kommer ett antal inbefraktade fartyg att återlevereras i mitten av 1976, vilket ger en bättre tonnagebild under andra halvåret, då normalt sysselsättningen är ganska svag.

Tank

1976 började med en relativt aktiv marknad med flertalet tonnageförfrågningar från amerikanska oljebolag. En markant avmattning från mitten av januari har därefter präglat marknaden, vilket medfört att frakterna fallit inom samtliga lastningsområden. Aktiviteten första veckan i februari har stärkt marknaden i både Karibiska Havet och Persiska

Viken med frakthöjningar som följd. Basfrakterna för 1976 års Worldscale har justerats efter höjda hamnumgälder och bunkerkostnadsökningar. Denna höjning innebär i de flesta fall ca 10%.

Persiska Viken

I Persiska Viken har frakterna för 250.000-tonnarna under januari månad hållit sig kvar på en nivå som ej understigit W 20 men som ej heller överskridit W 25,5. Däremot har frakterna för 100.000-tonnarna fallit från W 45 i början av året till nuvarande W 27,5. Vi har under januari fraktat Sea Serpent om 250.000 ton till Brasilien till W 25,75, Sea Stratus om 345.000 ton till Frankrike till W 20 samt Sea Spirit om 118.000 ton från Dumai till Trinidad till W 27,5. I februari har marknaden stärkts något och i skrivande stund har det just fraktats en japansk 230.000-tonnare PG/West med full fart till W 27,75 för lastning den 9 februari.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Tillgången på tonnage ökade under januari och drog ner fraktnivån för 80/90.000-tonnarna till W 37,5 för laster från Medelhavet till amerikanska ostkusten. Från Västafrika har det varit sporadisk efterfrågan på tonnage och tendens till att importörerna i Amerika samlar till 250.000-tonnare för lossning på terminalerna i Karibiska Havet. Nyligen fraktades 4 fartyg av denna storlek på detta sätt till W 22,5.

Karibiska Havet

Det kalla klimatet i Amerika ligger troligen bakom den ökade aktiviteten den senaste tiden vilket medfört att 40.000-tonnare fått W 100 och 30.000-tonnare W 120 för resor för den amerikanska kusten.

Periodmarknaden

Chevron söker fortfarande tonnage på mellan 100/150.000 ton för ett års konsekutiva resor mellan Indonesien och amerikanska västkusten och vill betala W 32,5. Mexikanska intressen har fraktat nybyggda produkttankers för 6/12 månaders timecharter och betalat en frakt som motsvarar något över W 100.

Torrlast

Marknaden har ytterligare försämrats under december 1975 och januari 1976. Dagens fraktnivå innebär inseglar som kraftigt understiger operationskonstnaden under svensk flagg. I prompta positioner (februari-lastning) överväger redarna att positionera sitt tonnage med ekonomisk

fart över längre distanser, exempelvis Medelhavet-Australien eller Kontinenten-Pacific. Det förväntades allmänt att marknaden efter nyår åtminstone skulle stabiliseras, men p.g.a. framskjutna köpeförhandlingar för råvaror och överskott på framför allt japanskt relet-tonnage har denna förhoppning kommit på skam.

Profetiorna från tidigare rapport får väl dock anses hålla med tanke på förväntad större aktivitet i spannmålssektorn till framför allt Sovjetunionen och en mer balanserad transportbild på den japanska marknaden.

Ovanstående kommentarer gäller huvudsakligen medelstort tonnage (15/30.000 tdw) medan Panama-storleken får räkna med ett dystert år, även om dagens inseglingsnivåer kommer att förbättras.

Överanhopningen av tonnage i Västafrika, Persiska Viken och Röda Havet har ej kunnat balansera tonnagetillgången, varför frakterna sjunkit under januari månad. Linjetrafik är konjunkturkänslig och uppgången bör därför komma under andra hälften av 1976 för framför allt modernt tonnage med god lastnings/lossningsanordning.

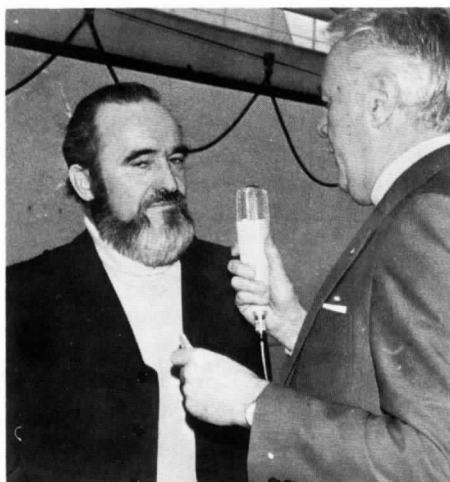
Salén-Nytt och Personallistan slås ihop

Under en följd av år har Salénrederiernas s.k. Personlista utkommit och distribuerats till i första hand rederiets fast anställda sjöpersonal. Listan har i regel kommit ut mellan utgivningstillfällena för Salén-Nytt.

För att göra tryckning och distribution billigare kommer nu de båda publikationerna att slås ihop till en och komma ut varannan månad. Början göres redan i detta nummer av Salén-Nytt.

Personalförteckningen upptar all redarianställd personal, som är i tjänst i fartygen. Däremot finns tyvärr ännu inte sjukskrivna samt personal på semester och annan ledighet med. Vi räknar dock med att även dessa kategorier skall finnas med i fortsättning. Anledningen till att de inte redan är med i förteckningen, är en fördröjning i arbetet med att lägga upp ett dataregister över all sjögående personal.

Bertil Perrolf besökte upplagda fartyg

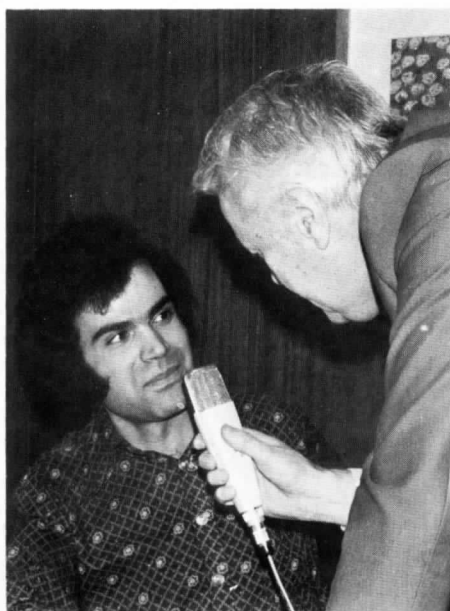


Kapten P.O. Eriksson på Sea Splendour svarade för värdskapet ombord under sändningen.

Det är inte alltid livet ombord i upplagda tankfartyg är så muntert. Sjöfolk vill ju ändå helst av allt segla. Därför kom det för många som ett trevligt avbrott i vardagen, när Bertil Perrolf från Sveriges Radio den 27 januari besökte den grupp av fartyg i Singlefjorden, för vilken Sea Splendour är moderfartyg och därifrån sände sitt välkända program "Skivor till kaffet". Gäster från de intilliggande fartygen och från myndigheter i Strömstad m.fl. trängdes med fartygets egna mannar i salongen under sändningen. Många fick framföra sina synpunkter på livet ombord och till sjöss och fick sina favoritskivor spelade.



Mässman Kajsa Krömmelbein från Malmros Monitor hade mycket gott att säga radiolyssnarna om sjömännen och livet till sjöss.



Mässhannen Bechir Djerbi, med familj i Umeå, önskade sig "Sofia dansar go-go" med speciell hälsning till yngsta dottern Sofia.



Hamnstyrelsens ordförande i Strömstad, Gustaf Glans, blev av misstag presenterad som eldare.



Eldaren Rikard Lundbom i samtal med programledaren.

Kvinnlig inbrytning

Göteborgs Fartygsbefälhavareförening har för första gången i sin 93-åriga historia valt in en kvinnlig medlem. Det är sjökaptens Maria Björnham, styman i Salénrederierna.

Hon blev landets första kvinna med sjökaptensexamen 1970 och tre år senare blev hon känd i sin egenskap av befälhavare på en flotta, som drev över Atlanten från Kanarieöarna till Mexico, den s.k. Alkaliexpeditionen.

Tor Line-resor för Salénanställda

Det har tyvärr visat sig, att en del missförstånd uppstått i samband med koncernrabatten på Tor Line's färjor, och det kan därför vara på sin plats med ett förtydligande av vissa villkor för sådana resor.

Bokning skall ske hos Tor Line Resetjänst, Hotellgatan 2, 411 06 Göteborg, tel 031/17 20 50, eller Tor Line Resetjänst, Birger Jarlgatan 6, 114 34 Stockholm, tel 08/24 18 80. Rekvisition, attesterad av personalavdelningen på den anställdes företag, skall skickas in eller vid personligt besök medtas.

När man embarkerar fartyget måste man kunna legitimera sig med anställningsbevis.

Under vissa perioder av året, då resandefrekvensen är hög, gäller inte de förmånliga rabatterna för anställda i Salénkoncernen. När dessa perioder infaller, liksom gällande priser, kan Resetjänst (se ovan) ge närmare upplysningar om.

Konstutlottning

Nu är det dags att tänka på 1976 års konstutlottning. Den ordnas som tidigare av konstsektionen inom Kulturföreningen vid Salénrederierna, som arbetar med stöd av Personalstiftelsen.

Alla ombord- och kontorsanställda inom Salénrederierna, Saléninvest, Salénia, SSAB, SRS, inkl pensionärer, är välkomna att delta. Det kostar 25 kr. att vara med. Varje anställd eller pensionär får teckna sig för en andel. Personalstiftelsen bidrar å sin sida med 25 kr. per anmäld deltagare, vilket betyder att vi kan köpa konst till utlottning för 50 kr. multiplicerat med antalet deltagare.

Konstverken inköps liksom tidigare av en inköpsnämnd på ett par tre personer, som utses av Kulturföreningens styrelse.

Anmälan

Fyll i nedanstående talong och se till att den finns hos Brita Bergschöld, Salénrederierna, snarast möjligt och *senast* den 31 mars 1976. Om tiden är knapp går det också bra att anmäla sig per telex, telegram eller telefon.

Inkasseringen av deltagaravgiften går till så här: Om Du får Din lön på banklönekonto (gäller stora flertalet tjänstemän) dras kr. 25.— på Din lön för april månad.

Om Du är ombordanställd ombedes Du att sätta in kr. 25.— på postgiro 85 54 43-8 Kulturföreningen vid Salénrederierna, före den 30 april. Gör det gärna samtidigt med att Du sänder in talongen.

Om Du inte är ombordanställd och inte heller får Din lön via banklönekonto skall Du sätta in 25 kr. på postgiro 85 54 43-8 Kulturföreningen vid Salénrederierna, senast den 30 april.

Chanserna att vinna i årets utlottning är goda; åtminstone en av tio deltagare får en vinst. Sedan anmälningstiden utgått och deltagaravgifterna inkommit, slutförs inköpen. Därefter sammankallas kontrollanter och vittnen, vinstnumren dras och deltagarna i utlottningen informeras.

Av de inköpta konstverken görs en liten utställning i någon ledig lokal på Styrmansgatan eller Riddargatan — den pågår ungefär en vecka. Där kan vinnarna, eller ombuden för sådana vinnare som inte själva kan närvara, t.ex. ombordanställda, se vad som finns att välja på. Även de som inte dragit någon vinstlott brukar tycka det vara intressant att ta en närmare titt på konstverken.

På utställningens sista dag (omkring mitten av maj) samlas vinnarna inkl. ombuden i utställningslokalen för att välja. Den som fått vinstnummer 1 får välja först, den som dragit vinstnummer 2 väljer därefter o.s.v. Det brukar vara ett ganska spännande evenemang och det är inte alltid de dyraste konstverken som går åt först. Den personliga smaken avgör, och också den som hamnat neråt i vinnarlistan kan därför ha en chans till en oväntat fin vinst. Vinnarlistan publiceras så småningom i Salén-Nytt.

Välkommen med Din anmälan!

Kassett-TV

Ytterligare ett par välkomponerade videoboxar är under distribution från Valfördrådet till bytescentralerna runt om i världen. De innehåller följande program:

Videobox nr 29 jan 1976

- 1 Svenska Ords saga 4: Revymontage (60 min)
- 2 Tidsbild 12 (30)
Sportidolen 1 (29)
- 3 Sveriges Magasin från
Carl Larsson-gården (60)
- 4 Kinesiska akrobater 2 (50)
- 5 Världens vapen 6 (49)
- 6 Det nya Norge - Del 1 (28)
Jorden runt på 80 dagar -
Del 1 (29)
- 7 Det nya Norge - Del 2 (29)
Jorden runt... Del 2 (28)
- 8 Det nya Norge - Del 3 (27)
Jorden runt... Del 3 (25)
- 9 Vetenskap för vem 4 (30)
Jorden runt... Del 4 (25)
- 10 Jorden runt... Del 5-6 (57)

Videobox nr 30 jan 1976

- 1 Svenska Ords saga 5:
Gula Hund - Akt 1 (44 s v)
- 2 Svenska Ords saga 5:
Gula Hund - Akt 2 (56 s/v)
- 3 Brev till Gunnar Emmanuel
Sträng (57)
- 4 TV 2-teatern: Sanna kvinnor
Del 1 (54)
- 5 Sanna kvinnor - Del 2 (37)
Känn ditt land: Bondgårds-
semester (14)
- 6 Två och en flygel 6 (28)
Vetenskap för vem 5 (30)
- 7 TV-film: Ungkarlshotellet
Del 1 (56)
- 8 Ungkarlshotellet - Del 2 (39)
- 9 Gary Engmans program 4:
med Maj-Britt Teorin (51)
- 10 Det här det är musik (56)

Saléns Båtklubb

Alla SBK-medlemmar har fått information om den kommande sommaren vad gäller hyra av SBK-båtar. I korthet gäller följande: Segelbåtarna, 3 IF-båtar + 2 Maxi hyres ut i 2-veckorsperioder mot en dagskostnad av 15 kr. Motorbåtarna och ev. 1 av IF-båtarna hyres ut i 1-veckas perioder. Planer föreligger att ta ner en Maxi till västkusten och då är fördelningen 3 IF, 1 Maxi, 1 motorbåt, 1 606 i Stockholm samt 1 Maxi och 1 motorbåt i Göteborg. 606:an i Göteborg kommer att säljas.

Förarbevis eller likvärdigt är obligatoriskt fr.o.m. 1976.

Anmälningar om båt hyrning skall vara S. Ryott, Salénrederierna AB, tillhanda senast 29 februari.

Brita Bergschöld
Salénrederierna AB
Box 14018
104 40 Stockholm

Namn:

Adress:

.....
.....

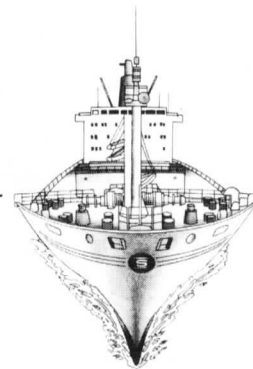
Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

(10 Feb.)

	ANTILOPE	ARAWAK	ARGONAUT	ARIEL	ATLANTIDE
Befälhavare	B Hökstrand	J Rundqvist	C G Bengtsson	O W Olofsson	E Olausson
Överstyrman	E Skött	H G Karlström	J Strömborg	R Ekblom	T Lidén
2:e styrman	E Johnsson	L Ling	B Nilsson	K Koistinen	A Kvarnudd
3:e styrman	P Dyrssen	K Granlund	R Gotare	K Brzezinski	L-O Kosterhed
Telegrafist	U Zimmermann	M Sandberg	T Järlihed	R Grönqvist	J Björklund
Maskinchef	A Waerners	O Andreassen	A Leman	R Rikberg	H Lindberg
1:e maskinist	J Norberg	H Granström	S-E Ek	C Johansson	R Bergbo
2:e maskinist	C Björkman	R Lönnqvist	K Kvist	G Grönqvist	H Tommiska
3:e maskinist	K Hansson	S Olofsson	L Bengtsson	B Bodin	F Larsson
4:e maskinist	G Moliis	K Nilsson	O Wall	M Blomstrand	L Kullander
Kylmaskinist	B Alwäng	K-E Palm	F Jönsson	J Hämäläinen	L Angelfeldt
Bitr. kylmaskinist		Ex stm/T Marttila	F Lindström		
Elektrotekniker	mba/B Lindblad	mba/H Björn	mba/L G Henriksson		
Elektrikerelev			R Larsson		
Ekonomiföreståndare	B Hoffman	A Backhage	L Josenby	H Hansen	P Forselius
1:e kock	H Lassila	J Graml	G Petkos		O Soinio
2:e kock				K Larsen	
Mässman	M Jerez Santana	M Södervall	F van Dijk	K Nordenswan	J Moreta Navas
Mässman	Kerstin Hennix	Y Zetterberg	H Elofsson	B Hrubec	K-G Andersson
Mässman	Hau Wei Kwok	F Bouvier	E Lindström	V Toivonen	I-L Gråsvoll
Mässman	O Olsson	A El Sayed	A-K Jönsson	H Pärnänen	J Gheerardyn
Mässman					P Helenius
Båtsman	J Larsen	B Ohlsson	B-Å Hedin	O Olsson	N Rantatalo
Timmerman	L Malmgren			R Rissanen	G Micheler
Matros	R Henriksson	K G Johansson	A Blanco Santos	G Olsson	L-E Gustafsson
Matros	L Brandt	T Kenttää	P Nyberg	M Anvelt	J-E Hammarström
Matros	A Olsson	A Veikkolainen	A Kristensen	B Pedersen	L Edborg
Lättmatros	C Wallman	I Håkansson	B Lindblad	mtr/K-A Fredriksson	mtr/M Bengtsson
Lättmatros	P Myrstrand	P Fossbo	L Näsman	H Ekman	mtr/H Kankansivu
Lättmatros	R Pettersson		J Ekholm	R Karlsson	
Jungman	Imt/B Hydling	J Ohlsson	Imt/L Paalanen	R Olsson	L Jonsson
Jungman	D Orsvärn	B Jacobsson	D Ohlin	C Jonsson	T Elmgren
Jungman		A Hedlund			
Elektriker	A Nyström	A Hellström	L-O Bohman	K Olsson	K Mittler
Reparatör	B Lesczynski	A Käck	W Andersen	C Nilsson	S Nicolic
Motorman	K Björkman	R Zetterberg	J Nordström	R Svanholm	N-E Persson
Motorman	E Camama	P Jacobsson	U Sourander	S Sjöbom	J Ekstrand
Motorman	P Palmersjö	C Leander	C Andersson	S Bergström	J Perez Arana
Motorelev	K-E Carlsson	K Gustafsson	P-O Nyberg	J Flood	J Truedsson
Motorelev	B Ahnaan				

	SAN BENITO	SAN BLAS	SAN BRUNO	SNOW BALL	SNOW CRYSTAL
Befälhavare	S Eliasson	L Bernstson	K-O Olsson	K Dahlén	R Freiman
Överstyrman	S Jonsson	A Saarinen	R Lenell	R Grann	B Gröndahl
2:e styrman	C Thelander	L Sjöblom	B Olandersson	A Lundqvist	B Nordwall
3:e styrman	P Harjulahti	K Rahja	T Svensson	T Nerme	R Larsén
Telegrafist	V Hedbrant	J Sjöbohm	B Hallidén	E Reivilä	F Sundström
Maskinchef	O Skjåveland	S Löf	K E Pettersson	S Burman	R Ejde
1:e maskinist	A Eriksson	L Bergqvist	M Pietilä	V Sfalter	S Farrington
2:e maskinist	G Sandblom	B Börjesson	G Spellier	P Hallström	C-O Noord
3:e maskinist	T Karlsson	G Dahl	J Dahlström	M Andersson	N Nyman
Kylmaskinist	K-J Lundström	R Aldén	S Carlsson	S Johanson	S Olsson
Elektrotekniker	B Wigström	J Nyback	T Käll	I Myrberg	K Larsson
Elektrikerelev	Ex stm/T Hedskog		Ex stm/M Borgsén		
Ekonomiföreståndare	R Svensson	P Rintakoski	R Klari	S Elenius	S Christiansson
1:e kock	P Magnusson	E Andersson	R Foucart	S Blomberg	H Johansson
Mässman	H Olofsson	S Möller	U Larsson	A Eriksson	M Sjöberg
Mässman	A Wigström	I Rosenkvist	E Raymundo	P Nordenswan	A Barreiras
Mässman	L Ohlsson	J Estrella	C Stolt	K Jansvik	M Farrington
Mässman			A Holmén	I Åkerstrand	K Meltzer
Båtsman	M Studer	S Josefsson	R Isaksson	R Karlsson	A Eriksson
Matros	S Glans	R Schenberg	T Persson	T Johansson	C Almquist
Matros	K Kaattari	F Karlsson	R Hedlund	K-G Åsund	F Marcos
Matros/Lärling	E Sjöstrand	J Fernandez	G Strandberg	M Wennberg	P G Ahlström
Lättmatros	mtr/B Liljekvist	H Öberg	T Hellman	L Fredriksson	mtr/K Pålberg
Lättmatros/Lärling	S Håkansson	S Boberg	M Jurjevic	M Carlsson	mtr/P Simonsson
Lättmatros/Lärling	C Hasselblad	L Isaksson	mtr/G Sund	K Mattsson	I Söderwall
Jungman/Lärling	J Nielsen	L Eriksson	C Graucob	C-E Jensen	L Eriksson
Jungman/Lärling	Imt/L Eriksson	J-O Hedblom	U Stålborg	L Steen	B Jansson
Reparatör	J Persson	L Tikka	A Mellkvist	T Nordquist	H Redman
Motorman	K Persson	M Baf	H Wideman	L Hjelm	T Andersson
Motorman	G Nicklasson	F Österberg	K Svenman	L Josefsson	M Adolfsson
Motorman/Lärling	S Andersson	S Säfsten	B Hanning	B Hansen	P Östberg
Motorelev/Lärling	J-O Olsson	C-J Löunat	S Danielsson	O Kumerius	J-E Johansson



Befälhavare
Överstyrman
2:e styrman
3:e styrman
Telegrafist
Maskinchef
1:e maskinist
2:e maskinist
3:e maskinist
Kylmaskinist
Elektroingenjör
Ekonomiföreståndare
1:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Båtsman
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Jungman
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

SNOW DRIFT

S Lindell
S Sundstedt
U Kempe
U Sorander
T Johansson
B Hellbom
B Bäckman
I Lyberg
L-Å Wilhelmsson
T Gunnarsson
T Wiklund
R Karlsson
B Bohlin
A Falcones
B-M Alderbo
I Kovacs
M Hulkkonen
L Bergquist
E Lempinen
S Andersson
L Dahlström
L Hjortberg
mtr/B Wiktorsson
mtr/H Canersta
mtr/C Hansson
lmt/M Carlsson
H Hjelm
R Höglind
C Nilsson
I Perez Perez
R Eriksson
G Elfvin

SNOW FLAKE

F Henning
A Ödman
S Karlsson
N Nordström
K Abrahamsson
S Svensson
B Johansson
I Arntzen
S Nordin
I Westerberg
A Niva
C Lorenz
L Stuve
C Liljegren
N Brand
I Andersson
E Eilola
E Karlsson
B Söderholm
I Isberg
A Bjerkestrand
K Johnsson
S Norgren
P Blomquist
B Eriksson
S Sjöberg
I Bohlmán
P Himmist
S Karnila
E Uddfalk
I Muskalla
B Bråmare

SNOW FLOWER

I Gustafsson
I Fällgren
S Persson
R Johnson
A Svensson
B Wideman
R Jaasund
L Larsson
L Axelsson
I Burman
G Paulson
S Fast
O Larsson
E Berglund
L-O Blomberg
L Silverberg
A Johansson
A-L Carlsson
I Sjöström
I Arvidsson
U Vainienpää
I Norlander
mtr/P Nielsen
A Wibeous
L Theodorsson
B Bergström
T Norén
R Lundin
I Jakén
F Nilsson
I Jonsson
G Nilsson

SNOW HILL

O Ramsparr
T Liström
K Nordström
G Wennberg
O Wennström
I Breistein
T Olsson
B Pettersson
E Widén
B Hultman
A Liljeblad
K Hålling
K-G Lundquist
R Skåtan
B-L Skog
A Eriksson
R Lindström
M Eriksson
B Norlén
L Wiberg
T Karlsson
M Kivijervi
L Hansson
S Backman
U Lundström
K-G Wasström
B Löfstedt
B Jönsson
T Olsson
I Palcot
B Davidsson
G Andersson

Befälhavare
Överstyrman
2:e styrman
3:e styrman
Telegrafist
Maskinchef
1:e maskinist
2:e maskinist
3:e maskinist
Kylmaskinist
Elektroingenjör
Ekonomiföreståndare
1:e kock
2:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Båtsman
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Jungman
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev
Motorelev

SNOW LAND

B Crafoord
S Lundberg
O Sjeldrup
G Gutenberg
N Lorenz
R Poohl
C Kindrudh
P Nylund
I Svensson
W Lux
R Eriksson
G Feneberg
M Martin
G Hagius
S Lundberg
M Nordström
M Salonen
E Malmberg
T Berg
K Hermansson
A Domingo
A Hopland
K Nikander
A Frisk
L Wrede
U Strömberg
O Bernhardz
E Brohlin
I Nylund
R Johansson
S Gustafsson
M Ohlsson
T Jacobsson

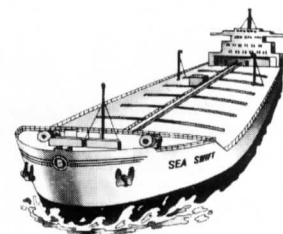
SNOW STORM

F Nilsson
K-I Melander
P Gripenberg
I Hansson
S Weckman
B Andersson
F Andersson
G De Capretz
C Gustafsson
S-Å Bengtsson
P-I Lausen
H Frödin
C Magnusson
I Hertzberg
M Gustafsson
V Frödin
A De Capretz
C Eriksson
K-E Andersson
M Lundquist
L Bäck
I Jönsson
B Svensson
E Strid
M Wester
I Valkeaoja
I Gustafsson
S-E Klaser
B Lundberg
T Stensson
H Kvarnström
O Skoglund
D Andersson

Tankrederiet

(17 Feb.)

	DAGMAR SALÉN	SEA SAGA	SEA SAINT	SEA SAPPHIRE
Befälhavare	I Karlsson	K Pollnow	H Englund	Å Kjellberg
Överstyrman	S Juhlin	K Å Söderström	K Hertz	P Hogedal
2:e styrman	A Jensen	J Wedebrandt	B Friman	K Nordlund
3:e styrman	D Odelstierna		K Landin	P Jörgensen
Extra styrman				H Granberg
Telegrafist	G Spjut	E Engström	T Jacobsson	H Bengtsson
Maskinchef	C Rosengren	Ö Hermansen	J Simonides	M Sandblom
1:e maskinist	E Myslowitz	Z Bajkai	L Sjögren	R Pettersson
2:e maskinist	J Johansson	H Enke	P Andersson	H Tiedke
3:e maskinist	E Forsberg		L G Olsson	R Nilzon
4:e maskinist	B Johansson			H Landa
Elektrotekniker			Å Ohlsén	K Olsson
Öt. 3:e maskinist/FFM			J Parolini	A Stohr
Ekonomiföreståndare	P Strömbom	Å Persson	A Henriksson	K G Olsson
1:e kock	C Juntti	S Sandell	S Lundberg	B Weckman
2:e kock	D Jonsson		A Mattsson	T Wilhelmsson
Mässman	M Diaz Lemes	S Zetterberg	C Rodriguez	A Gonzales Leon
Mässman	J Ascona Corea	E Bäcklund	J Tezano Cano	Y Tawfik
Mässman	I Ivarsson		M Kader	A Eldaw
Mässman			I Ali	E Bakker
Båtsman	L Bergström	A Kruus	U Bengtsson	J Machlus
Matros	G Mehlin	S Rodriguez Medrano	T Frank	A Pusole
Matros	K Fransson		H Johansson	L Petren
Matros	V Look		H Mäsabacka	R Stefanic
Matros	L Hansen		S O Forslin	I Olofsson
Matros	H Peltonen		M Morais Chantre	E Mela
Matros	R Brandt		B Rengden	F De Melo
Matros	S Mrakovcic		J Jansson	V Vuorinen
Lättmatros	N Abrahamsson		H Karlsson	K Pettersson
Lättmatros	R Danielsson			E Villar Lopez
Lättmatros/Jungman				B Olsson
Elektriker	A Op Den Kamp	T Rylander	G Berglund/A Edney	N Krnjac
Pumpman	S Gustavsson		A Woodtli	S Mannström/JGustavsson
Reparatör	B Greman			T Olsson
Reparatör	B Eriksson			A Millo
Eldare/Motorman	A Brito Santos'	R Martinez	L Rasmussen	A Bulens
Eldare/Motorman	H Isaksson	M Saleh	M Kostovic	P Salonen
Eldare/Motorman	J Medieta Gil		K Johansson	H Gole
Eldare/Motorman	O Pettersson		E Karlsson	R Verlooy
Eldare				R Koskinen
	SEA SCOUT	SEA SERPENT	SEA SOLDIER	SEA SONG
Befälhavare	S Nilsson	G Svanbäck	A Englund	H Nyman
Överstyrman	A Rodger	S Widell		K Hirvonen
2:e styrman	K W Hansson	C Lindblom	H Thorén	
3:e styrman	K Hallqvist	C Jönsson		
Extra styrman	E Thollen			
Telegrafist	S Thunström	L Lindblom	B Jörgensen	B Gustavsson
Maskinchef	G Kucer	J Jonsson	C Rogström	S Johansen
1:e maskinist	C O Nygren	L Henriksson	R Eklund	
2:e maskinist	S Flodin	H O Hanssen	J Augustinsson	
3:e maskinist	J Du Guet	C Allansson	S G Bystedt	
4:e maskinist			L Thörn	
Elektrotekniker	L Einarsson	G Korseman	J Lied	
Öt. 3:e maskinist/FFM			Å Eriksson	G Björklund
Ekonomiföreståndare	S Hansson	P Czajkowski		B Andersson
1:e kock	C Hedberg	U Lindqvist		
2:e kock	U Ibsch	S Dahl		
Mässman	L Du Guet	M Cabello Lopez	R Guilherme	
Mässman	M Johansson	D Das Dores	M Wafa	
Mässman	C Celander	M Hegazi		
Mässman	I Lehman	B Teixeira		
Båtsman	S Ohlsson	E Ink		
Matros	K Peiker	S Haglund	B Höök	
Matros	P Grundström	B Kazbour		
Matros	R Gustavsson	A Noughdallah		
Matros	H Lefsaer	V Magas		
Matros	A Basic	G Andersson		
Matros	M Vahtermo	B Kronlund		
Matros	J Andersson	N Flores		
Lättmatros	L Miljenko	M Zöbinger		
Lättmatros/Jungman	G Nodemar	E Ginlund		
Elektriker	J Eklund/L Hedström	B Jonsson		H Nilsson
Pumpman	G Molander	A Prebeg	J Högberg	R Sundström
Reparatör	L Larsson	J Kondreck	P Bulldra	
Eldare/Motorman	L Johansson	K E Horn	L Augustsson	S Korhonen
Eldare/Motorman	O Mäkelä	M Fettig	I Mohlin	P Ferrera-Ramon
Eldare/Motorman	K Palmros	P Trujillo		S Dahl
Eldare/Motorman				M von Sydow



	SEA SPIRIT	SEA SPLENDOUR	SEA SPRAY	SEA STRATUS
Befälhavare	E Forsblad	G Sjöbris	S Christiansson	O Lellki
Överstyrman	P E Jönsson		B Cronholm	S Dahlqvist
2:e styrman	G Svantesson	B Sjöbohm		B Thulin
3:e styrman	O Nöcklegaard			K Krantz
Extra styrman	S Larsson			
Telegrafist	H Lindal			I Holmqvist
Maskinchef	U Eriksson	L Larsson	S Olsson	J B Karlsson
1:e maskinist	S Lemieszewski	K Skogberg	F Älgenäs	S O Jönsson
2:e maskinist	R Hansson	S Fredrikson	E Troberg	I Levin
3:e maskinist	H Landerup			S Åsberg
Extra maskinist	R Moens			
Elektrotekniker	H Edtmayr	S Sandberg	B Henning	L Andersson
Öt. 3:e maskinist/FFM	O Mehren		M Ström	B Krusell
Ekonomiföreståndare	B Norling	L Johanson		O Karlsson
1:e kock	A Cabrera	P Linde		H Huelser
2:e kock	M Hård af Segerstad			T Hrboka
Mässman	Yew Fook Wong	H Hamza	K Pedersen	A Rahman
Mässman	Koh Chin Heng	B Djerbi	I Ahmed Saed	Y Mohamed
Mässman	F Antunes			S Samir
Mässman	Å Blom			P Sjöblom
Båtsman	H Dousette		P E Stenman	B Karlsson
Matros	B Frindell	G Olsson	J Nyman	O Hansson
Matros	L Monteiro			K Forsman
Matros	A Gibril Saeed			J Sturfält
Matros	M Botas Gallego			K Valter
Matros	P Lindgren			E Kojo
Matros	L Karlsson			R Petersen
Matros	R Martinpelto			P Salmela
Matros	S Vukig			L Vukic
Lättmatros/Jungman	R Aceveda			
Elektriker	C Verzegnassi			
Pumpman	S Håkansson			G Seifert
Reparatör	A Hermansson	L Gillesen		J C Fust
Eldare/Motorman	G Norgren	R Andersson	B Lingsberg	T Jansson
Eldare/Motorman	R Nordlander		B Melin	L Sundvall
Eldare/Motorman	A Rueda			K Melander
Eldare/Motorman	A Shehata			M Cronemark

	SEA SWIFT	SEVEN STARS	SVEN SALÉN
Befälhavare	C H Kahl		N Ählin
Överstyrman	C Ström		T Franzén
2:e styrman	G Evertsson		
3:e styrman	P Sjögren		
Extra styrman	T Evertz		
Telegrafist	I Dahlblom		
Maskinchef	K Zetterlund		K Ringblom
1:e maskinist	R Sandberg	T Auby	S Söder
2:e maskinist	A Roju		
3:e maskinist	L Linder		
Extra maskinist	G Abrahamson		
Öt. 3:e maskinist/FFM	S Törner		
Ekonomiföreståndare	M Kuha		T Olsson
1:e kock	K Oskarsson		L Stoor
2:e kock	P Rundqvist		
Mässman	M Costa Santos		A Elfjel
Mässman	Y Moret		
Mässman	A Cavannas		
Mässman	R Deconinck		
Båtsman	B Sandvik		R Wilhelmsson
Matros	B Karkling		R Soud
Matros	L Gunnarsson		G Olofsson
Matros	L Gudmundsen		B McKeating
Matros	K Nielsen		J Blomqvist
Matros	L Ähl		E Johansson
Matros	Saeed Ali		E Rappu
Matros	J O Pettersson		L Hall
Lättmatros	J Budino		
Lättmatros	G Jönsson		T Johansson
Elektriker			V Poll
Pumpman	T Jansson/L Leidzen		
Reparatör	V Ström		
Eldare/Motorman	L Zorzenon		R Ögren
Eldare/Motorman	I Larsson		C Nilsson
Eldare/Motorman	B Elg		K G Schön
Eldare/Motorman	C Larsson		H Karlsson

Torrlastrederiet

(17 Feb.)

Befälhavare
Överstyrmann
2:e styrmann
3:e styrmann
Telegrafist
Maskinchef
1:e maskinist
2:e maskinist
3:e maskinist
Elektroingenjör
Ekonomiföreståndare
1:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Timmerman
Båtsman
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Jungman
Elektriker
Pumpman
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

ARTIC WASA

K Andersson
S Rönngren
S Goldkuhl
P Leuhusen
B Lindqvist
Ö Göransson

P Ericsson
T Kjellner
R Carlsson
L Wounsch
T Bengtsson
J Apolonia Delgado
M Oliveira
M Pykäläinen

N Björndal
T Garcia Ruiz
E Nikkinen
M Gonzalves
L Willig
Y Rodinov

A Lundgren
O Nielsen
L Sjödahl
E Fryz

O Eriksson

ATLANTIC WASA

S Ehrlander
K Hammarström
Y Florin
S Karlsson
A Bjurkvist
J Lennqvist
S Hägg
A Maurstig
S Karlsson

A Weitzel
M Bufardec
S Pajari
K Andersson
A Saraiva
H El Kholi
H Markkula
S Karlsson
I Magnusson
P E Öhman

B Callmer
T Rubensson

G Trönningsdal
I Skottborn
I Boström
K Pettersson
M Dahlin

HUSARÖ

M Lundgren
A Nummelin
G Broström
T Palmberg
E Arhanto
H Brodahl
O Landin
H Jansson
J Frithjof

B van Hek
A Tossavainen
A Clemente Silva
A Notario Mur

E Karlsson
L Hedman

N Dogru

K Andersen

H Gruvell
R Noreus

S Å Eriksson

Befälhavare
Överstyrmann
2:e styrmann
3:e styrmann
Övertalig styrmann
Telegrafist
Maskinchef
1:e maskinist
2:e maskinist
3:e maskinist
Ekonomiföreståndare
1:e kock
2:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Timmerman
Båtsman
Matros
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Jungman
Elektriker
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev
Motorelev

KORSHAMN

J Stagling
E Mikkelsen
I Danman
T Mäitälä
C-G Rosén
P Björnhed
T Serrander
T Björnhed
G Werner
J Rodriguez Perez
Chr Krok
O Bondesson
J Stålhandske
G Lundsten
S Truedsson
S Bin Matoog
R Olsson
K Kristoffersen
E Ameland
E Kittlass
R Kaya
L Constant

R Nilsson
A Norgren
R Hansson
P Larsson
R Garcia -Aneiros
I Truedsson
H El Tahir
R de la Calzada
K Klapp
L Laafrit
T Boodh

KUNGSHAMN

A Kemppli
Y Römer
B Backman
E Karlsson

T Grip
L Malm
B Svensson
R Molin
G Haegemans
H Andersson
M Abu El Gassim
E Olesen
G Ach
A Bashir
L Williams-Miller
A-B Karlsson
J Aguin-Gonzalez
O Ach
T Akca
J Dos Santos
B Nyström

L Thorner
B Österlund
P Bergman

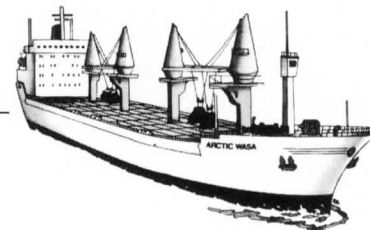
H-E Jansson
M Markovic
C Echevarrieta
L Lozano Robles
P-A Nilsson

B Göthberg
R Olofsson

NORDIC WASA

S Ekman
S Swahn
C Nelson
S Hagland

L Örne
J Nilsson
K Grundberg
T Koskel
G Talas
C Nilsson
N Luyun
A Babibkir
G Issa
B Hansson
T Vogels
P Persson
O Myntt
H Mäkinen
M Gonzalez
G Oliveira
M Alves
A B Pineiro
K Marjamaa
H Backström
C Elfman
B Eriksson
I Edwardsson
K Ahko
H Hansen
H Göss
S Larsson
T Kihlström
M Engström



Befälhavare
Överstyrman
2:e styrman
3:e styrman
Telegrafist
Maskinchef
1:e maskinist
2:e maskinist
3:e maskinist
4:e maskinist
Elektroingenjör
Ekonomiföreståndare
1:e kock
2:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Timmerman
Båtsman
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Elektriker
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

PACIFIC WASA

H Hellström
S Svensson
J Johnson
G Back
P Johansson
M Rosenqvist
R Pedersen
T Ohlsson
R Gustavsson

T Lundberg
K Nektheden
H Fernelius
I Eriksson
T Palaming
P Nilsson
T Andersson

K Sjöström
T Ärthun
M Dahlstrand
R Sundqvist
I Berg

M Johansson
T Irhage
P Lemholt

J Zubieta
B Bruhn
H Silfver
A Bräster
G Frödin

SCANDIC WASA

P Westerståhl
G Granborg
A Fredriksson
S Dellerström
H Fyrman
A Ahlqvist
J Johansson
R Jonsson
L Nydahl
H Klingström

V Svedlund
L Lindberg
J Lehtonen
M Mezquita
K Franzen

Å Westberg
T Rasmussen
L Lundberg
D Sestayo

A Pettersson
J Ax
B Berggren
A Antonsen
I Olsson

K Bogren

SEGERÖ

S Strömberg
O Ernstren
H Sandvik
N Sjöberg
M Wallin
F Karlström
Y Jönsson
B O Johansson
G Lindahl

S Buer
K Wulff

G Brito Evora
A Da Cunha
M Do Rosario Lopez
E Lindberg
J Zdunek
K Augustsson
T Kearns
I Gurgun

T Falk
A Gonzales Teijeiro

P Jedeur-Palmgren
B Larsson
M Juntikka
Ch. Smidt
M M'Benga
L O Nilsson
H Kock
P Lindberg

SINGÖ

J Lindberg
N E Asplund
F Olsson
B Strock
L Metsälä
L Henningsson
M Lund
W Schaller
H Rosqvist
J Mattsson
W Lukian
A Obied
D Lopez Dos Reis
D Celén
J Karlsen
S Norström
S Å Rodén
O Karlsson
P Rodriguez-Pereira
E Upmacis
L Karlsson
T Lindroos
S Svensson
K Granholm
O Bernt

Befälhavare
Överstyrman
2:e styrman
3:e styrman
Telegrafist
Maskinchef
1:e maskinist
2:e maskinist
3:e maskinist
Ekonomiföreståndare
1:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Båtsman
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Elektriker
Pumpman
Reparatör
Motorman
Motorelev

Box 140 18
S-104 40 Stockholm
Tel. 08-63 55 60

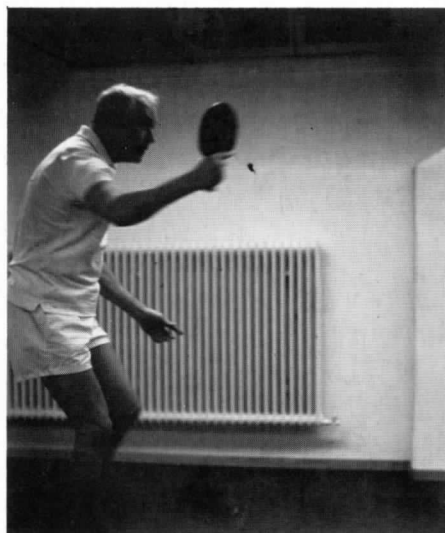
Ansvarig utg. Sven H. Salén
Redaktör Gösta Ekeström
Produktion LYCKE & LUND, Sthlm

SRS bäst i pingis

Bordtennis hör till de mera populära inomhussporterna bland Salénrederiernas landpersonal. Under höstmånaderna spelades en lagtävling, som efter mycken dramatik vanns av SRS:s första lag på 31 poäng, följt av SRS:s andra lag med tre poäng sämre resultat. I det segrande laget spelade Åke Markeland, Per Löfström och Bo Johansson, vilka vann alla sina lagmatcher med ett enda undantag. På bilden ses Åke Markeland, det vinnande lagets ankare.

Den slutliga tabellen fick följande utseende:

SRS:s lag I	31 poäng
SRS:s lag II	28 "
Adm. avd.	27 "
Ekonomiavd.	25 "
Torrlast	14 "
Saléninvest	12 "
Salénia	10 "



Åke Markeland, primus motor i det vinnande SRS-laget.

Engelbrektsloppet på skidor

Engelbrektsloppet, en liten förtävlings på 51 km inför Vasaloppet i mars, kördes i mitten av februari uppe i Bergslagen. I spåret fanns 7 salénare, som alla skötte sig med den äran. Bäst av dem alla var förstemaskinisten Torbjörn Andersson och en fin tid gjorde även maskinchef Evald Sjölund. Båda är aktiva till sjöss och deras insatser är därför värd en särskild honnör.

Här följer tiderna för salénarna: Torbjörn Algotsson, tank, 3 tim. 31 min., Birger Simonsson, sjöp., 4,00, Stig Svensson, tank, 4,23, Mats Jansson, rederiledn., 4,30, Evald Sjölund, tank, 4,40, Valter Axelsson, tekn., 5,00 och Sven Söderberg, sjöp., 5,20.

Lim-Erik

Verner Klintbacke, pensionerad sjökaptan, verksam på Salénrederierna, utnämner vi härmed till den ärofulla posten Lim-Erik. I Saléns lilla jultävling i samband med årets Lucia deltog han med inte mindre än 30 limerickar med bärande rimord, hänförliga till Saléns. Så här ser han sig själv:

*Salén-skepparn sade till livet:
jag tröttnat på sjöfararlivet.
Nu går jag i land
för att jobba ibland
som grågosse uti arkivet.*

Han belönades också med första pris. 2:a pris gick till Gunilla Bolin och 3:e till D G:son Odelstierna.

Härmed öppnar vi t.v. en limerick-höma, där vi presenterar pristagarnas och andras bidrag. Innehållet skall på ett eller annat sätt ha med Saléns att göra. Vi kommer att publicera en limerick i varje nummer så långt förrådet och bidragen räcker. Arvodet blir äran av publicering. Välkomna med bidrag!

Per-Olow och svanen



Per-Olow Andersson, för de flesta läsare av Salén-Nytt känd som en skicklig fotograf och entusiastisk ballongflygare, är även stor djurvän. Det dokumenterade han senast i början av februari, när han med uppenbar risk att plumsa i Saltsjöns iskalla vatten räddade en svan från isdöden. Den vackra fågeln var totalt ut-

pumpad, nerisad och skadad i ena benet, när Per-Olow lånade ihop några stegar och hasade sig ut på isen och knackade loss den.

Sedan fick svanen följa med hem till ett varmbad och ett dygns konvalescens i den anderssonska lägenheten, innan den släpptes ut i Stockholms ström.