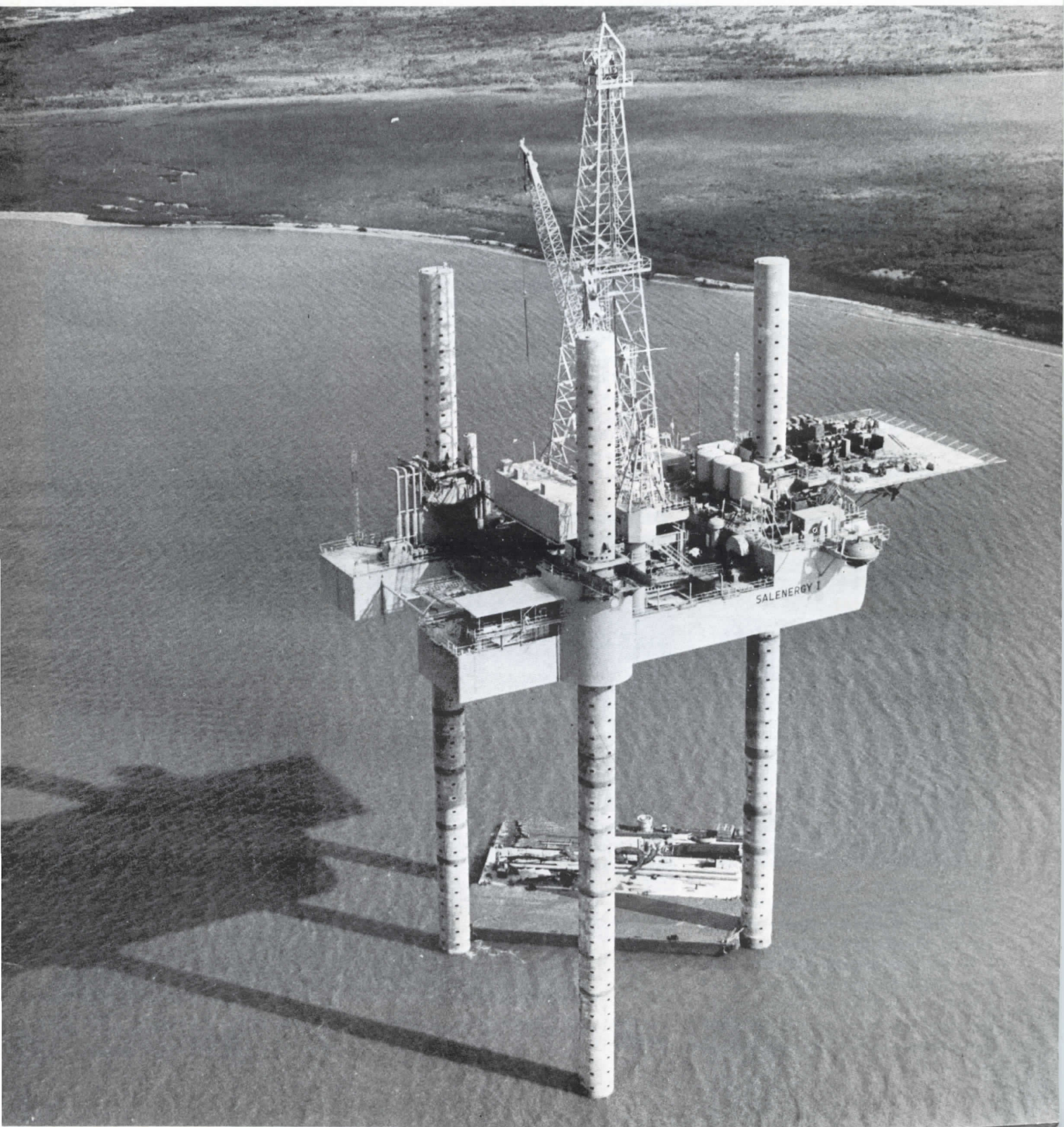


Salén-Nytt

Nr 2 Maj 1976 — Årg 9



Tor Scandinavia i trafik

Precis ett år efter kölsträckningen levererades Tor Scandinavia program-enligt den 15 april från Flender Werft i Lübeck till Tor Line. Dagen innan hade det imponerande fartyget döpts och önskats välgång av Jennifer Wilson inför hundratals gäster från in- och utlandet och ett uppbåd av pressfolk. Leveransen av den nya kryssningsfärjan, som är systerfartyg till Tor Britannia, innebär att Tor Line ökar sin kapacitet på Nordsjön från 8.000 passagerare per vecka till 17.000.

Tor Scandinavia går nu i trafik mellan Göteborg-Immingham, Göteborg-Felixstowe och Göteborg-Amsterdam medan Tor Britannia trafikerar enbart Felixstowe och Amsterdam.

26 Knop

Det framdrivningsmaskineri som valts för Tor Scandinavia består av fyra Pielstick 12 PC3V medelvarvmotorer om vardera 11.400 ehk, eller maximalt 45.600 ehk, en effekt som överstiger den i en 350.000 tons supertanker. Detta innebär att fartyget kan hålla en servicefart på 24 1/2 knop eller en toppfart på 26 knop. Motorerna är tillverkade av Lindholmen Motor AB i Göteborg på licens av det franska företaget SEMT-Pielstick.

Motorerna kan köras på tjockolja (3.500 sRI), som har mycket låg förädlingsgrad.

Genom att maskineriet omfattar fyra huvudmotorer kan en motor kopplas ur för service med praktiskt taget bibehållen servicefart.

Salenergy 1



Den 19 mars levererades oljehorriggen Salenergy 1 till Salen Energy AB från Bethlehem Steel i Beaumont, Texas. Leveransen markerar en ny fas i Saléns offshore-verksamhet. På sidorna 6, 7 och 8 beskrivs horriggen närmare i ord och bild. Foto: Per-Olow



Med 500 gäster ombord gick Tor Scandinavia ut från Masthuggs kajen på en några timmar lång dopkryssning. Hon utgjorde en magnifik syn när hon, med flaggspelet i topp och upplyst av tusentals ljus sakta gled ut från Göteborg.

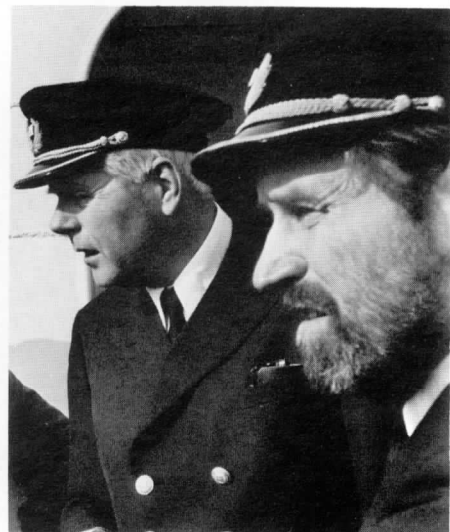
Hjälpmaskineri

Försörjningen av elkraft ombord klaras av sex dieseldrivna generatorer som vardera levererar 860 kW. Alla maskiner, såsom bogpropellrar, styrmaskiner, pumpar etc. drivs elektriskt. Elverket som alltså levererar 5.160 kW är automatiserat så att t. ex. nödvändigt antal generatorer automatiskt kopplas in vid ett ökat effektbehov.

Instrumentering

Fartyget är utrustat med en mängd instrumentering för säkerhetsövervakning, styrning och automatisk kontroll. Framdrivningsmaskineriet manövreras från bryggan via ett elektroniskt system som automatiskt reglerar motorvarvtal och propellerstigning till ett förhållande som ur bränsle- och fartekonomisk synpunkt är riktigt för det effektuttag som beordras. Övriga maskiner kan till väsentlig del manövreras från ett luftkonditionerat kontrollrum i maskinrummet.

Fartyget har en avancerad navigeringsutrustning för säker navigering under alla väderförhållanden. Förutom ordinarie utrustning som autostyrning, radiopejl, Decca Navigator, dubbla radarstationer etc. har installerats "kortdistansradar" som hjälpmedel vid manövrering till kaj, dopplerloggar för noggranna fartmätningar även vid förflyttning i sidled. Desutom finns ett datorsystem för kollisionvarning, autostyrning och kontinuerlig positionsberäkning.



Ordinarie befälhavare på Tor Scandinavia är kaptenerna Sune Dahlström och Bengt Isefalk. När den ene tjänstgör ombord, är den andre hemma på ledighet. På premiärturen var dock båda med och här ses de tillsammans på bryggan (Dahlström t h).

Två propellrar

De fyra huvudmotorerna är parvis kopplade via reduktionsväxlar till två propellrar med ställbara blad av typ KaMeWa.

För att underlätta hamnmanövrar har två KaMeWa styrpropellrar om vardera 1000 hästkrafter (760 kW) installerats i fartygets bog.

Stabilisatorer

Fartyget är utrustat med stabilisatorfenor för att motverka krängning och rullning. Fenorna är placerade under vattenlinjen och sticker ut från vardera fartygssidan med ca 4 meter. De styrs av ett gyro som registrerar fartygets rörelser och som genom en hydraulisk anordning vrider fenorna.

Vacuumtoalettsystem

För att nedbringa behovet av vatten har ett vacuumsystem installerats. Den mängd vatten som åtgår vid en spolning reduceras därmed från tio liter till två. Vattnet i toaletten sugas med luft ner till en stor tank i fartygets botten.

Klassning

Tor Scandinavia är byggd till klass hos Lloyd's Register of Shipping med beteckning — 100 A1, Ice Class 3, vehicle ferry — LMC — UMs, och uppfyller högt ställda krav såsom IMCO- och SOLAS-konventionerna med part H och US Coast Guards (method I) bestämmelser om brandsäkerhet.

Two-compartment ship

Tor Scandinavia är ett "two-compartment ship" vilket innebär att två intill varandra liggande avdelningar, vilka som helst, vid en kollision kan vattenfyllas utan att flytförmågan äventyras.



Jennifer Wilson var förtjust över sitt uppdrag att få döpa Tor Scandinavia. På bilden ses hon tillsammans med sin make, Brian Peck t v, och Christer Salén. TV-serien Arvingarnas Jennifer var en populär gudmor och hyllades av toastmaster Bo Sundblad med en visa på hennes eget språk.

Högeffektivt kök

Om en restaurang iland hade haft till uppgift att servera 1.400 personer tre måltider per dygn skulle kökets produktionsyta behövt byggas tre gånger större än vad man haft möjlighet till på Tor Scandinavia. Jämn beläggning och god förhandsinformation om antalet gäster i kombination med avancerad teknik och ett effektivt lagersystem har varit förutsättningar för planeringen av restaurangdelen.



Den här unge mannen heter Tor Line och kommer från Norge. Han är Tor Scandinavias speciella maskot och var med på dopet och den första resan tillsammans med sina föräldrar.



Restaurangen är smyckad med Orrefors och målningar av James Haward, en amerikansk konstnär med gott namn.

Tor Line 10 år

Tor Line fyller i år 10 år, ett notabelt jubileum för denna unga passagerar- och fraktverksamhet på Nordsjön. Under dessa år har rederiet intagit en dominerande ställning inom de båda verksamhetsområdena.

Utvecklingen har gått fort. 1966 transporterade Tor Line 70.000 resenärer och 80.000 ton gods över Nordsjön. 1975 hade siffran stigit till över 300.000 passagerare och 1,8 miljoner ton gods! Under de senaste åren har närmare 550 miljoner kronor investerats i två bil/passagerarfärjor — Tor Britannia och Tor Scandinavia —

Forts. nästa sida

fyra roro-godsfärjor, nämligen Tor Finlandia, Tor Dania, Nike och Kratos, samt långtidsengagemanget i ytterligare tre stora roro-lastfärjor. Dessutom har kontor byggts i Göteborg, Immingham och Rotterdam samt terminaler i Göteborg, Felixstowe, Amsterdam och Rotterdam.

Den 15 april, när den andra kryssningsfärjan gick i trafik, ökade Tor Lines passagerarkapacitet per vecka från 8.000 till 17.000. Den stora höjningen beror både på den nya färjan och på att trafiken intensifieras mellan Sverige och Storbritannien.

Vid sidan av konsolideringen av linjenätet i Nordsjön, som är och förblir Tor Lines viktigaste trafikområde, har rederiet under 1975 genom utfraktning av roro-färjor engagerat sig i Mellanöstern. Under 1976 kommer en ytterligare utbyggnad att ske på denna intressanta marknad. Man planerar således en utökning av tonnaget till fyra lastfärjor samt ett utnyttjande av rederiets stora tekniska know-how, exempelvis i den nystartade roro-linjen mellan Rotterdam och Jeddah i samarbete med Svedel Line, ett till 50% Salénägt rederi med trafik mellan Europa och Ostafrika.



Tor Scandinavia har liksom systerfärjan Tor Britannia två restauranger. Café/Grillen har fått en pigg utsmyckning av den danske konstnären Per Anoldi.



Mycket tilltalande är Lennart Jirlows fyra oljor i lobbyn. När bilden togs var tyvärr endast två av dem hängda. Med denna konstnärliga och dekorativa fullträff skulle man gärna se att lobbyn döptes om till galleriet.

Konstlotteriet

Dragningen i årets konstlotteri äger rum vecka 20 och sker under kontroll av revisorerna och i närvaro av representanter för Personalstiftelsens och Kulturföreningens styrelser m.fl.

Omedelbart efter dragningen kommer namnen på vinnarna att bekantgöras. Vinnarna kommer också att underrättas individuellt.

Fr. o. m. måndagen den 17 maj t. o. m. måndagen den 24 maj, kontorstid, finns de inköpta konstverken att ses i rum 2403 på Styrmansgatan 2.

Vinnarnas val av konstverk görs efter utställningens slut den 24 maj. De vinnare som inte kan närvara personligen kan göra sitt val genom ombud.

Anmällda till utlottning är i år 245 personer, varav 167 kontorsanställda och 78 ombordanställda. Vinstchansen är en på tio, dvs det kommer att finnas 25 vinster.

Inköpen är inte helt avslutade, men inköpsnämnden ser redan nu ganska belåten ut. Där är förstås en hel del grafik, men det finns också en och annan akvarell samt både två och tre oljor och även en keramikpjäs.

PR för japanska äpplen



En delegation japanska äppelodlare besökte nyligen Europa och under sin resa i Sverige var man J.S. Sabas gäster i Stockholm. Vid en mottagning i anslutning till besöket togs bilden ovan, som visar årets »Miss Apple», t.h. utvald bland 100-tals söta japanskor, samt presidenten i Aomori Prefecture, Seiji Sakamoto. Längst t v ses tolken

Yohriko Wohlin, som är född i Japan men gift i Sverige och verksam som konstnär.

Sålda fartyg

T/T Dagmar Salén på 60.328 tdw har sålts till As-Safina Co., Riyadh, Saudi-Arabien. Fartyget levererades den 25 februari och hennes nya namn är Safina Saudia.



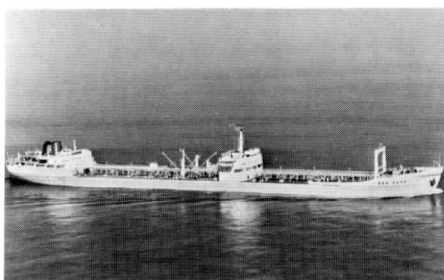
Dagmar Salén

M/S Husarö på 9.230 tdw har sålts till Luen Yick Shipping Co., Macao. Fartyget levererades till de nya ägarna den 5 mars och döptes till m/s Ledu med Canton som registreringsort. Hon skall enligt uppgift segla i kinesisk kustfart.



Husarö

M/T Sea Saga på 36.510 tdw har sålts till Nea Prosdokia Maritime S.A., Panama, och levererades den 5 mars till de nya ägarna. Fartygets nya namn är m/t Theodoros C.



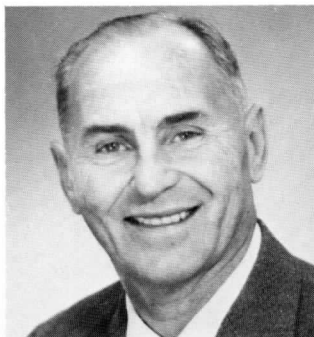
Sea Saga

Salénkapten i miljöprojekt

Sedan E Centerwall, Tirfing, ställt sin plats till förfogande i ombordmiljöprojektets stödkommitté har sjökapten Anders Roos, Salénrederierna, gått in i kommittén som observatör för sina kolleger inom rederiet. Saléns deltar med flera fartyg i projektet.

Dödsfall

Styrman *Elis Nordberg*, Bromma, har avlidit i en ålder av 63 år. Han var född i Brändö, Åland, och tjänstgjorde senast i m/s Segerö.



Elis Nordberg

Medarbetaren i Salén Reefer Services, *Olle Engström*, avled den 1 mars efter en tids sjukdom i en ålder av 63 år.



Olle Engström

Befälhavaren i t/t Sea Serpent, sjökapten *Gillis Svanbäck*, Oxelösund, avled den 18 februari medan fartyget låg i den brasilianska hamnen Sao Sebastiao. Han hade varit i Salénrederiernas tjänst i 13 år och var vid sin bortgång 41 år gammal.



Gillis Svanbäck

Saléninslag i radio och TV

TV:s program *Sveriges Magasin* sände i mars ett inslag, i vilket båtsman *Åke Gidlund* och hans fru *Lena* berättade om hur det är att vara sjöman resp. sjömanshustru. På bilden ses de två under inspelningen tillsammans med *Lis Asklund* i den gidlundska villan utanför Lund.



Sveriges Radios utlandsprogram sände tisdagen den 27 april en översikt av arbetsmarknadsläget för sjöfolk. Programmet upptog intervjuer med besättningsmedlemmar på t/t Sea Splendour i Singlefjorden, Broströms tankfartyg Lappland, som ligger upplagt i Uddevalla, samt representanter för Arbetsförmedlingen i Göteborg, Sjöfolksförbundet och Redareföreningen.



Programmet producerades av två välkända namn i radions utlandsprogram, *Ulla Lindskog* och *Göran Löwing*, som på bilden ses intervjuar reperatör *Björn Johansson*, en av 12 besättningsmän på Sea Splendour.

Zäta avvecklas

Götaverken Reparation Zäta AB, som bildades i slutet av 1974 för att fungera som en för Götaverkenvarven gemensam arbeidskraftsreserv, skall avvecklas till preliminärt den 31 juli i år. Alla anställda, 202 personer,

kommer att erbjudas likvärdiga anställningar vid enheterna i Göteborg, Landskrona, Sölvesborg och Stockholm.

Avvecklingen beror på arbetsmarknadssituationen.

Salenergy 1 levererad — inleder ny fas i Saléns offshoreverksamhet

Salén Energy AB, som ingår i Salén & Wicandergruppen, tog nyligen ännu ett viktigt steg in i offshoreindustrin. Det skedde den 19 mars, då Bethlehem Steels varv i Beaumont, Texas, till bolaget levererade dess första oljeborrigg Salenergy 1. Riggen är således Salén Energys första, men redan i januari nästa år levereras rigg nr. två, även den byggd av Bethlehem Steel men vid dess Singapore-varv. Salenergy 1 ligger nu utanför Beaumont i väntan på att förhandlingar om riggens sysselsättningskontrakt skall slutföras.

Riggen kommer att drivas av Salén Offshore Drilling Co., som är ett dotterbolag till Salén Energy AB, med Rainer Moberg som VD. Saléns äger ungefär 1/3 i riggen, medan resterande 2/3 ägs av följande svenska och norska bolag: AB Navigare, Stockholm, Sevonja AB, Göteborg, Rederi AB Soya, Stockholm, AS Custos, Oslo, AS Investa, Bergen, Wallem, Steckmest & Co AS, Bergen, samt Helge Ringdal, Oslo.

Den borrhigg som byggs i Singapore ägs till 100 % av Salénföretag.

Det finns två huvudkategorier av borrhigg, dels för uppletning av olje- och gasfyndigheter och dels för utvinning från redan gjorda fyndigheter. Salenergy 1 är en rigg av den förstnämnda kategorin och skall således uteslutande användas för uppletning av fyndigheter.

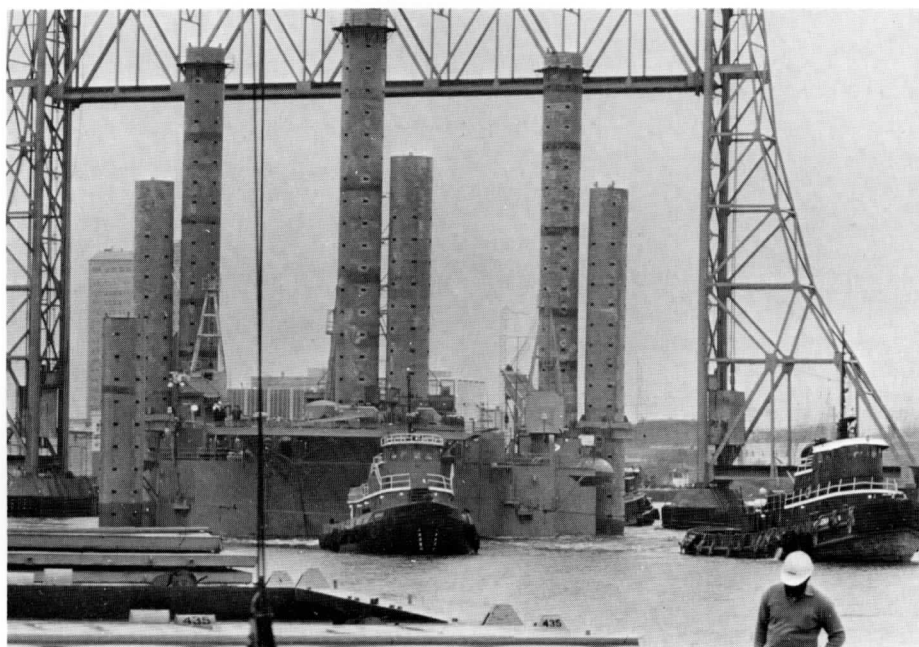
Borrhiggen är av typ "jack-up". Den har tre huvudbeståndsdelar: bottenplattan — eller mattan som den i dagligt tal kallas — plattformen och de tre benen. Namnet "jack-up" har riggen fått för att plattformen kan föras upp och ner (jackas) utefter benen alltefter behov och vattendjup.

Mattan — riggens stabila fot

Mattan är liksom riggskrovet i övrigt konstruerat i stål. Den har formen av ett väldigt A och har ett omfång av ca 60x50 meter. Mattan är den fot, det stabila fundament, på vilken hela riggen vilar på havets botten. Den innehåller en serie tankar, av vilka en del är avsedda för ballastvatten, medan andra är tomma. Salenergy 1 kräver att havsbotten inte är alltför hård eller ojämn och den får inte luta mer än en grad.

Plattformen — bostad och arbetsplats

På och i plattformen, den del som alltså kan jackas upp och ner utefter riggens ben, ryms all maskinell utrust-



Salenergy 1 har lämnat varvet och passerar Kansas Railroad Bridge. Fyra skarvben av sex ses på bilden. Monteringen av benen till full höjd — 250 fot — gjordes vid Sabine Pass.



Salenergy 1 döptes av fru Ruth Axell, som på bilden ses tillsammans med Mr R.A. Leaf, chef för Bethlehem Steels varv i Beaumont.

ning som behövs för riggens drift. Där finns även bostäder för en besättning som maximalt kan uppgå till 78 man. Över plattformen reser sig borrhjortet och på en utlöpare finns en helikopterplatta. Transporter av manskap och materiel till och från riggen går till viss del luftledes, i övrigt med s. k. supplyfartyg.

Kraftförsörjningen ombord sköts av fyra dieselmotorer om vardera 1.600 hk,

vilka driver varsin växelströmsgenerator. Det finns även en nöddiesel med generator på 250 kw.

Vidare finns två elhydrauliska kranar, två evaporatorer, mättnings- och övervakningsutrustning samt två st. cirkelformade räddningskapslar med eget framdrivningsmaskineri, vardera avsedd för 28 man.

Benen — höga som stadshus-tornet

De tre benen sträcker sig 91 meter upp från mattan och är med andra ord nästan lika höga som Stockholms stadshus. Benens diameter är 3,6 meter. När riggen transporteras mellan olika platser för borrhjning utgör den en mycket imponerande syn. Den dras då av ett antal bogserbåtar och flyter fram på själva plattformen med mattan uppjackad till 0,6 meter från plattformens botten. Benen sticker 88 meter upp i luften och mattans däck är under bogseringen endast tre meter under vattenytan.

Borrhål på 6.000 meter

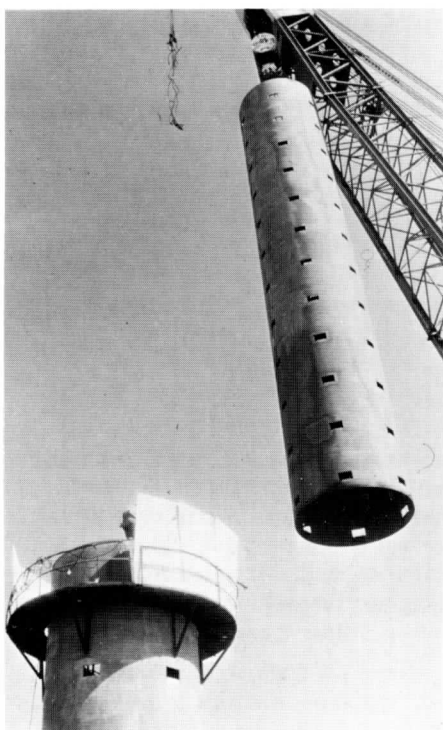
När borrhiggen väl kommit till en av geologer och andra experter angiven plats för sannolika fyndigheter påbörjas provborrningarna. Man är då inne i

det mest spännande skedet i hela projektet. Plattformen är uppjackad 15 meter för att undgå kontakt med vattenytan. Mattan står stadigt på havets botten. Vattendjupet får ej överstiga 75 meter.

Själva borren utgöres dels av borrhör om 10 meters längd, dels av en borrhkrona, som sitter längst ned på röret. Nya rör gängas på varterfter borrhålet blir djupare. Som djupast kan man borra 6.000 meter med Salenergy 1. Hur lång tid det tar att tränga så djupt ner är främst beroende av berggrundens beskaffenhet. Flera månader, kanske upp till åtta - nio, måste man dock räkna med. Alltmedan borren tränger djupare och djupare, minskas borrhålets diameter från 30 cm längst upp till ca 10 cm på 6.000 meters djup.

Vid borringarna pumpas borrhslam med speciella egenskaper ner inuti borrhöret för att kyla borrhkronan. Borrhslammet blandas därnere med borrhstoff. Denna blandning trycks sedan upp till borrhplattformen. Genom att studera borrhslammet kan man konstatera om olja eller gas påträffats, eftersom slammet kan föra med sig dessa ämnen under sin återtransport till riggen mellan borrhöret och borrhålets vägg.

Förflorar man under borringarna borrhslam eller om trycket på slammet försvinner, kan detta innebära att den omgivande berggrunden är porös, gett vika eller att man påträffat en kavitet (hålighet), som kan innehålla gas eller olja.



Ett av benen lyfts på plats med hjälp av kranen »Big Bessy».



»Chimpanserna» - riggargänget som ler när man talar om livlinan.

BOP förhindrar utsläpp

Borrhålet brukar beklädas med ett ytterrör, som kan cementeras på utsidan för att bl. a. binda det till den omgivande bergformationen. Om borren träffar en fyndighet med gas eller olja under högt tryck, måste flödet kunna kontrolleras. Därför har ytterröret längst upp med en s.k. ventil-manifold, som omsluter borrhöret. Den kallas BOP, som står för »Blow-Out Preventer» och kan stänga av flödet mellan borrhöret och ytterröret samt i yttersta nödfall även klippa av borrhöret på ett sådant sätt att även detta blir tätt.

Om provborringarna lämnat ett gynnsamt resultat och utvinning bedöms ekonomiskt lönsam, installeras en produktionsplattform på platsen. En sådan är utrustad med bl. a. separatorer och pumpar för att avskilja gas och olja samtidigt som den injicerar gas eller vatten tillbaka i hålet för att uppehålla trycket i fyndigheten.

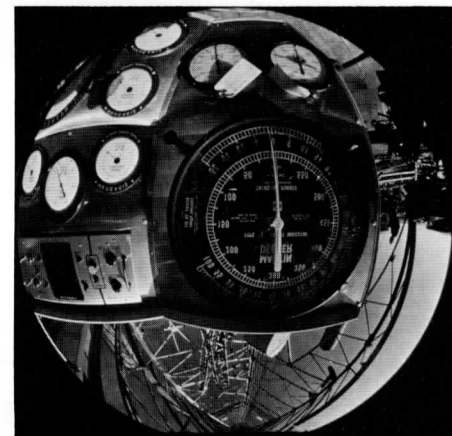
Upptäckt av en fyndighet innebär för Salenergy 1:s vidkommande, att den förflyttats till nya »locations» — för att tala med borrhfolkets termer — och nya provborringar.

Besättningen — en elit

Besättningen ombord i Salenergy 1 utgöres av en utvald och väl betald elit. Drygt 50 man är t. v. anställda. Av dessa är alltid hälften på ledighet iland. Någon kapten såsom i handelsflottans

Klass:	ABS +A1 Self-elevating drilling unit
Bostäder:	Helt luftkonditionerade
Fart:	Max 3,5 knop vid bogsering av bogserbåtar med en sammanlagd maskinstyrka av 9000 hk.
Dimension:	Mattans längd 63 m Mattans bredd 51 m Mattans höjd 3 m Plattformens längd (exkl helikopter-plattform) 51 m Plattformens största bredd 40 m Plattformens höjd 4,8 m Benens längd 91 m Benens diameter 3,6 m
Lastförmåga:	Vid borring 2250 ton Vid bogsering 1100 ton
Förråd:	Borrhvatten 688 m ³ Dricksvatten 70 m ³ Borrhslamitankar 239 m ³ Borrhslam i behållare 82 m ³ Borrhslamisäckar 3000 st Cement i behållare 89 m ³ Bränsle 285 m ³

fartyg finns inte, men däremot en riggchef — drilling superintendent — och han heter Ralph Redman, en veteran i sitt gebit. Alla ombord är amerikanare och de arbetar i skift om 12 timmar.

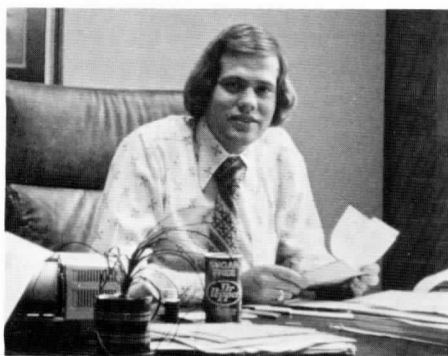


Borrdjup, tryck etc kontrolleras dygnet runt.

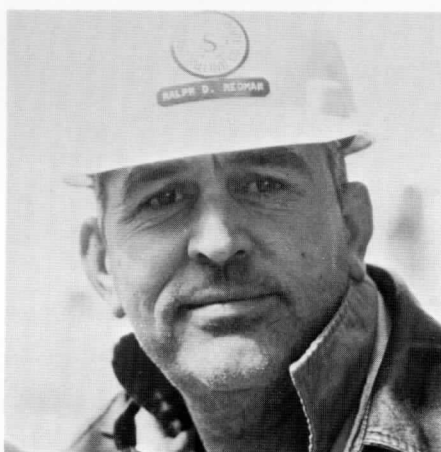
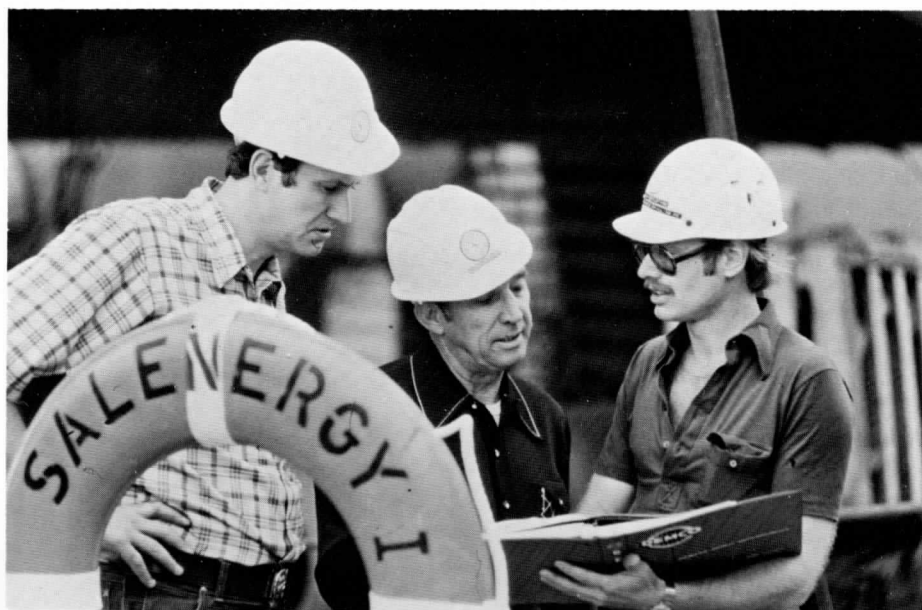
Bostadsmiljön håller inte samma höga standard som exempelvis Saléns senaste fartyg och efterfrågas inte heller. De anställda arbetar intensivt korta perioder mellan ledigheterna. Kosthållet däremot är ypperligt. Sprit och öl förekommer inte ombord i riggen. Den inbördes sänjan är god och alla trivs med att jobba inom ett av världens mest spännande yrkesområden.

Forts. nästa sida

Bob Cunningham är högsta chef för Saléns offshorefilial i Houston. Han är en veteran inom den amerikanska offshoreindustrin. På bilden ses han tillsammans med Ove Englund, teknisk chef för Salén Energy AB, samt Björn Dahlström t h, en av de fyra inspektörer från Saléns som övervakat byggandet av riggen. De övriga är Kari Mattsson, Erling Blixt och Bo Johansson. De två sistnämnda övervakar nu Saléns andra riggbygge i Singapore.



Ron Bopp – Adm. Manager



Ralph Redman, riggchef



Dave Rakestraw – Operations Manager

◀ B.W. Beckham III, Vice-President Marketing

En fotografisk läckerbit

Där floden Neches vrider sig runt Betlehem Steel's varv i Beaumont hade jag parkerat mig i avsikt att ta bilder av Salenergy 1 då hon lämnade varvet.

Oändligt sakta smög sig kolossen fram runt flodböjen. Två röda bogserbåtar släpade och stretade medan tre-fyra andra mindre bogserbåtar uppkäftigt stretade bakåt för att hålla Salenergy 1 rätt. Den grå massan av runda torn och kranar med tåtar och linor liknade mest ett mellanting av en Merrimac och ett trojanskt stormtorn. Enormiteten hos den flytande massan järn och stål registrerade jag med blandade känslor. En fotografisk läckerbit. Varm stolthet över en ny Salénenhet. En myckenhet av känslövarme för »våra» grabbar ombord.

Kodachromerullarna blev alldeles för korta i mina Nikon-kameror. Stämningsljuset kring hela upplev-

elsen kändes som en orgie i bildupplevelser. Passagen under Kansas Railroad Bridge skulle bli ett av färdens nålsögon. Alltså parkerade jag bilen någon km nerströms efter bron. Och nog blev det trångt alltid. Men Kansas Railroad Bridge finns dock kvar oskadd, även om toleranserna verkade minimala . . .

Nästa dags morgon körde vi ned till Sabine Pass där Salenergy 1 skulle färdigutrustas. I kanalens norra sida jackades »mattan» ner till botten i ca 20 fots vatten. Mattan är den plattform vid vilken de 3 benen är fästade i triangel. Den är större än den ovanför vattenytan synliga funktions- och boende-enheten och utgör oljeplattformens basplats och fot på havsbotten.

Folket ombord. Härliga typer, vänliga och hjälpsamma oavsett vilka jobb de har. Egna kontrollingenjörer och tekniker eller de gar-

vade drillgossarna, köksmästare, svetsare, riggare och varvsfolket, — alla var lika hjälpsamma.

Ytterligare två ben-delar hissades upp och svetsades på vardera av de tre ben som monterats på varvet. Derricken (borrtornet) fick sin överdel monterad av de skickliga riggarerna, som klängde omkring i derricken som friakrobater. Livlinor kunde ingen av gossarna stava till . . .

Varje ben jackas upp och ner synkront med max. 6 fot/minuten med hydr. domkrafter. Sex sådana finns för varje ben med sex låsklossar av stål som med elektromagneter låser resp. ben i de rektangulära öppningar som finns i benen.

Under tio dagar kring Salenergy 1 fick jag vara med om att se henne växa till en långbent, gracil mastodont.

Per-Olow

Vårträff på Lovik

Vårens Loviks-kurs för rederianställd personal inom Salénrederierna hade samlat 48 deltagare från flertalet kategorier ombordanställda, såväl befäl som manskap. Kursen pågick i 5 dagar mellan den 5 och 9 april och programmet var liksom tidigare innehållsrikt.

De två första dagarna upptogs av gemensamma ämnen, exempelvis förändringar i gällande lagstiftning, anställningsförhållanden, sjöarbetstidslagen, utbildningsverksamheten och planerad underhållning. En hel förmiddag ägnades åt säkerhetsfrågor med bl.a. praktiska övningar med en nyansaffad uppblåsbar livflotte i simhallen på Bosön. Säkerhetsfrågor har f.ö. löpt som en röd tråd genom samtliga kurser som hållits hittills på Lovik.

Tredje och fjärde kursdagarna var denna gång anslagna till information och aktuella frågor rörande kyl-, tank- och torrlastrederierna. Speciellt intresse tilldrog sig sista kursdagen det avsnitt, som behandlade narkotika och hur man upptäcker missbruk ombord. Föreläsare var kriminalkommisarie Stig Norman, som är en av vårt lands främsta experter på området.

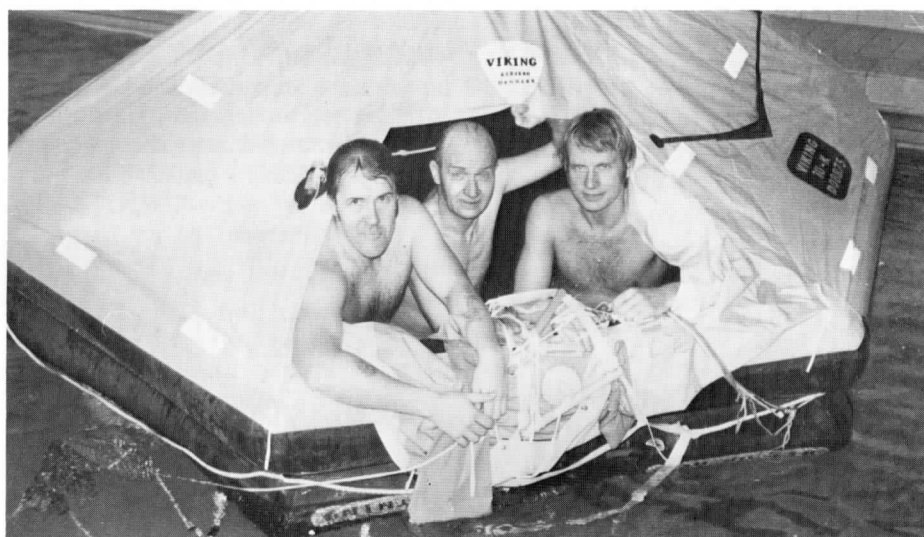
Följande sjöpersonal deltog i kursen:

Kylrederiet: Jarl Gudhe, Börje Bennmo, Göte Williamsson, Jan Björnehag, Gunnar Holmqvist, Jerry Strömborg, Sven-Olof Fredriksson, Klaus Holling, Kjell Hagen, Gösta Råneberg, Caj Johansson, Arne Kahn, Tom Lundgren, Ulf Malm och Stig-Anders Andreasson.

Tankrederiet: Ingvar Kristensson, Hans Granberg, Karsten Svärd, Ragnar Trotzig, Wilhelm Carling, Björn Andersson, Ulf Eriksson, Hans Hansen, Enar Börjesson, Jan Uddqvist, Lennart Thörn, Henry Orloff, Jan Andersson och Bert Greman.

Torrlastrederiet: Klas Andersson, Jan Lindberg, Bertil Stenström, Öivind Ödegård, Sture Dellerström, Anita Bjurkvist, Andreas Weitzel, Jan Lennqvist, Tore Löfgren, Egon Gustavsson, Sture Hägg, Sune Karlsson, Leif Wounsch, Conny Enarsson, Gunnar Mehlin, Olof Andersson och Göran Hansson.

Nästa Loviks-kurs hålls i oktober.



Flotten fylldes av kursdeltagare. Sedan vältes den upp och ner i bassängen, varpå var och en fick ta sig upp till vattenytan. En övning som visade hur det skulle kunna gå till vid ett olyckstillfälle.



I samband med Loviks-träffen delades rederiets minnesgåvor ut av Clarence Dybeck till befälhavare Ferdinand Henning, ekonomiförest. Aldor Persson, maskinchef Stig Burman, telegrafist Wilhelm Carling och eko-

nomiförest. Henry Alfredsson. Befälhavare Karl-Erik Persson och kylmaskinist Helge Chrona, vilka också skulle fått rederiets minnesgåva, kunde ej närvara.

Sea Swallow blev kranfartyg

Från Carl-Uno Bäckman, f.d. inspektör för Saléns malmtankfartyg Sea Swallow, har Salén-Nytt fått den här bilden av fartyget som nu seglar under holländsk flagg i en helt ny skepnad och med namnet Sea Lion. "Eftersom jag vet att många av våra ombord- och landanställda har både ljuva och bittra minnen från detta stolta fartyg, tror jag att det kan vara intressant att få se henne som ett av världens största kranfartyg. Så blev detta fartyg ännu en gång ett av världens största i sitt slag. Vid leveransen till Rederi AB Rex som m/s Vendelsö var hon en gång världens



största kombinerade fartyg" skriver Carl-Uno Bäckman som en kommentar till bilden.

Kyl

Kylmarknaden har under perioden mars/april varit mycket fast, främst beroende på den goda tillgången på bananer i Central-Afrika, den stora efterfrågan på potatis i Europa samt den kaotiska hamnsituationen i Mellan-Östern, där ett antal kylfartyg har legat i veckor och väntat på lossning. Alla tecken tyder på att den aktiva kylmarknaden kommer att fortsätta till långt fram i juni och vi bör självfallet kunna räkna med en god sysselsättning till höga frakter.

Vi kommer denna säsong att transportera betydligt större kvantiteter av äpplen, druvor och päron från Syd-Afrika till Europa och till skillnad mot tidigare år kommer ett antal båtar att lasta under senare delen av maj och början av juni, vilket är till stor hjälp för vår sysselsättning.

Vi kan med glädje konstatera att vi för de första fyra månaderna i år ligger betydligt över budgeterat resultat.

På grund av finansiella svårigheter för Maritime Fruit Carriers har vissa av de fartyg vi har på timecharter från dem blivit belagda med kvarstad under kortare perioder, vilket har resulterat i stora problem och mycket extra arbete för vår personal. Vi har dock lyckats klara upp problemen och våra kontraktskunder har varit tillfredsställda med den service vi har givit dem.

Det är ännu för tidigt att uttala sig om andra halvårets sysselsättning, men vi bör dock kunna räkna med betydligt bättre marknad än under andra halvåret 1975.

Tank (vecka 17)

Aktiviteten på tankmarknaden har den senaste tiden ökat något. Till viss del är detta med all sannolikhet orsakat av att man förväntar att prishöjningar från omkring den 1 juli kan bli beslutade vid det OPEC-möte som äger rum i slutet av maj månad.

Persiska Viken

Marknaden har under februari till första hälften av april förstärkts från WS 20 till WS 30 för VLCC tonnage. I skrivande stund fraktas VLCC till omkring WS 27,5/30. Under perioden har vi fraktat SEA SAINT 340.000 tons från PG till kontinenten till WS 24 för räkning BP. Därutöver har vi just slutit samma fartyg för en andra resa i direkt följd till WS 26 med lastning början maj. Detta är det mest positiva vi upplevt på länge, då BP inte tidigare

visat något intresse för fartyg i ULCC-storlek, och överhuvudtaget ej fraktat in något större tonnage på den öppna marknaden under de senaste två åren. SEA SERPENT om 250.000 tons fraktades slutet mars till WS 27,75 från PG till kontinenten.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

De av oss inbefraktade 80.000 tonnarna har fortfarande att arbeta i en pressad marknad. Fraktläget för denna storlek har pendlat mellan WS 35 och WS 40. Under sista veckan har dock aktiviteten ökar väsentligt och som exempel kan nämnas att en 80.000 tonnare nu fraktats från Medelhavet till US Gulf till WS 45.

Karibiska Havet

Denna marknad, som speciellt sysselsätter tonnage mellan 20.000—50.000 tons har under de senaste veckorna varit mycket pressad. Ett avslut på en 36.000 tonnare som nyligen fraktats med partlast om 33.000 ton till WS 75 från Venezuela till Boston kan anses vara representativt för läget.

Periodmarknaden

EXXON och Hess har varit aktiva på periodmarknaden och fraktat fartyg mellan 230.000 och 380.000 tons på 12 månader + option 12 månaders timecharter. 250.000 tonnarna fick WS 22,5 till 23 för första året och för optionsperioden 25/25,5. 380.000 tonnare fick WS 20 för första året och 2,5 poäng bättre för optionsåret. Dessa nivåer är dock för oss sämre än uppläggningsalternativet. Befraktarnas intresse för periodbefraktning har i övrigt ökat något och för närvarande kan man frakta en 80.000 tonnare till omkr. \$ 1.20 för 12 månader och omkring \$ 2.10 för 5 år.

Torrlast

Under mars har en viss generell förbättring märkts. Prisförhandlingarna på olika råvaror, framförallt malm, har avslutats och i takt med högre lagerkonsumtion har behovet för medelstort och större bulkcarriertonnage ökat. Längre ballastresor har därför kunnat undvikas och flera redare tar nu ut sitt Panmax-tonnage från uppläggning.

För medelstort bulkcarriertonnage (15/30.000 tdw) har Pacific-marknaden ytterligare förbättrats och efter rådande förhållanden har mycket goda rater betalats på t/c-basis från Japan till Europa/USA. Detta gäller även Panmax-tonnage, där emellertid skillnaden

i insegelningsnivå jämfört med Atlanten inte är lika accentuerad.

Spannmålshusen är fortfarande normgivande för marknaden i brist på en större aktivitet i malm- och kolsektorn. Vi tror emellertid att de närmaste månaderna kommer att innebära en viss utjämning, framförallt som USA:s och Europas industriaktivitet nu ökar och Japan har för avsikt att få igång en stålproduktion på 1974 års nivå.

Beträffande linje/tweendecktonnage har ingen förbättring skett generellt sett på grund av låg bokningsgrad för linjeredarna och en oförändrad överanhopningsgrad i Persiska Viken/ Röda Havet/ Väst-Afrika. Det senare beror huvudsakligen på introduceringen av ro/ro-tonnage, som nu sysselsätts med högvärdesgoods och som därmed även påverkat insegelningsnivån för konventionellt linjetonnage.

Idrott

Resultatet av 1975 års tävlingar i sjöfolksidrott föreligger nu klara. Det visar sig tyvärr att endast en salénare kommit med i prislisan och det är motormannen Nikola Vukic, senast anställd i m/s Kungshamn. Hans fina insats i kulstötning förlänade honom som minne och erkänsla en trevlig silverask, som sänts till honom från Valfärdsrådet.



Nikola Vukic

Vi hoppas att flera salénare skall finnas med i prislisorna, när resultaten av 1976 års idrottstävlingar publiceras.

Sommarstugor för Salénanställda

Vi har tidigare i Salén-Nytt redovisat för personalstiftelsens stugor, som ställs till personalens förfogande. Här visar vi bilder på några stugor, som hyrts under de senaste årens tre sommarmånader.

Det är personalen på Saléninvest, Salénia, SSAB, SRS och Salénrederierna, som efter vissa prioritetsregler och i sista hand efter lottnings kan få förfoga över en sådan stuga under en och ibland

två veckor. Det är inga lyxvillor som tillhandahålles men fullt användbara för sommarbruk och det är nära till bad — inom 500 m överallt.



Lyckorna, Ljungskile, 60 m² och fem bäddar



Törneby, Öland, 50m² och fyra bäddar



Hjortö, Åland, 50m² och sex bäddar



Kungsö, Åland, 42m² och fem bäddar

Förlängning och förkortning på Götaverken

På den rekordkorta tiden av elva veckor har vid Götaverken Cityvarvet en genomgripande ombyggnad utförts av Svenska Amerika Liniens containerfartyg Atlantic Saga. Ombyggnaden innebär att fartyget förlängts med 26 m samt att det från förlängningsdelen och förut byggts om för lift-on-lift-off-hanteringen av containers

Tack vare en noggrann planering och de goda resurser som nu finns på det helt förnyade reparationsvarvet i Göteborg har arbetet kunnat utföras på denna mycket korta tid.

Sedan fartyget delats i flytdockan skedde utdockning av förskeppet, indockning och inpassning av förlängningsdelen, samt indockning och inpassning av förskeppet i en följd och på en enda arbetsdag.

Delningen av fartyget har skett precis midskepps, och snittet har mätts upp

med hjälp av laser, vilket ger en mycket stor noggrannhet.

I det helt ombyggda förskeppets fem lastrum får Atlantic Saga nu kapacitet för 198 20-fots containers och 98 40-fots. Lastkapaciteten på däck ökas i och med förlängningen med 64 containers.

Nästa stora ombyggnadsarbete för Götaverken Cityvarvet efter förlängningen av Atlantic Saga medför något så ovanligt som en förkortning. Ett tankfartyg om 30.000 ton, m/t Samuel Uglestad, skall förvandlas till dykeri- och verkstadsfartyg. Detta sker bl.a. genom att fem tanksektioner midskepps tas bort, motsvarande cirka 60 meter av fartygets totala längd av 202 meter. På den del som försvinner står nu däckshuset med brygga, vilket skärs loss och placeras ovanpå det akterliga däckshuset.

Beställare av detta för Götaverken unika arbete är ett norskt företag, K/S Kamitoh, som har en charter för fartyget i sommar. Arbetet måste ske mycket snabbt: Götaverken har bara 60 dagar på sig och totalt kommer arbetet att kräva cirka 100.000 arbetstimmar.

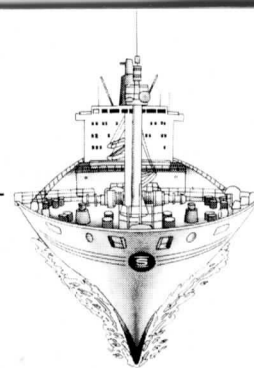


I sitt nya skick kommer Samuel Uglestad att betjäna oljefälten ute till sjöss. Redan nu finns det många fartyg av motsvarande typ i drift, bl.a. på Nordsjön, men inget är av samma storlek som det som nu byggs på Cityvarvet.

Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

	ANTILOPE	ARAWAK	ARGONAUT	ARIEL	ATLANTIDE
Befälhavare	I Carlsson	J Rundquist	C G Bengtsson	G Kroon	R Björkman
Överstyrman	L G Larsson	M Sjöquist	J Antonsen	C G Sörensson	L Söderberg
2:e styrman	J Beausang	L Ling	T Karlsson	K Koistinen	J Steingrimsen
3:e styrman	P Dyrssen	B Grundström	R Gotare	R Wilhelmsson	O Tamminen
Telegrafist	A Bååw	M Sandberg	A Myrseth	J Björklund	T Björck
Maskinchef	F Olsson	O Andreassen	S Bengtsson	R Rikberg	H Lindberg
1:e maskinist	M Snellman	H Granström	K Myrseth	B Larsson	A Enthoven
2:e maskinist	K H Kvarnström	S Engstrand	B Sonesson	R Doverbratt	T Å Nordlun
3:e maskinist	U Eschricht	S Olofsson	I Westerlund	B Bodin	R Tuomola
4:e maskinist	L G Henriksson	S Engström	R Grenson	B Liden	L Kullander
Kylmaskinist	A Schubert	R Norrbeck	R Olsson	R Fritzell	L Angelfeldt
Bitr. kylmaskinist			F Lindström	A Johnsson	
Extra styrman				L Cronberg	
Ekonomiföreståndare	Å Saming	S Gellberg	H Dichter	N A Nilsson	P Forselius
1:e kock	U Malm	J Graml	N Jojansson	G Johansson	O Soinio
Mässman	E M Carlsson	F Bouvier	M Neves	K Nordenswan	E Duarte Lima
Mässman	R Backman	M Södervall	T Jong	Boris Hrubec	O Mahmoud Mohamed
Mässman	A Manuel Medina	T Meng	E Lindström	B Kadama	M Andersson
Mässman	P Wikberg	M L Rehnquist	A K Jönsson	P Pernitt	J Gheerardyn
					C Berndtsson
Båtsman	J Larsen	C Norberg	L Abrahamsson	R Rissanen	E Lempinen
Timmerman					G Micheler
Matros	M Abdi Noor	L Vesterberg	A Blanco Santos	C Björkman	T Törnkvist
Matros	L Brandt	L Andersson	D Johansson	J Doroteio Monteiro	A Fernandez Meis
Matros	S E Eriksson	R Bramford	E Karabacak	A Andersson	R Andersson
Matros	M Jensen		K Kasa	R Buchmann	M Bengtsson
Matros	J E Hallqvist				
Lättmatros	J Brehammar	P Stenvall	R Lindfors	H Ekman	E Svensson
Lättmatros			A Johansson		
Jungman	J Valkeaoja	J Ohlsson	J Gustafsson	R Olsson	S Grimberg
Jungman	O Bernhardt	T Nilsson		C Jonsson	T Elmgren
Jungman		A Hedlund			
Elektriker	K Mittler	A Hellström	T Rylander	K Olsson	P Helenius
Reparatör	P Robinsson	A Käck	J Träger	C Nilsson	L Becker
Motorman	B Palmersjö	P Rosenberg	J Lehtinen	R Svanholm	C Lindqvist
Motorman	R Ödmark	P Jacobsson	G Elfvin	S Sjöbom	R Chrona
Motorman	K I Granell	C Andersson	C Andersson	G Christiansson	V Kerstens
Motorelev	K E Carlsson	B Linder	P O Nyberg	J O Olsson	J Truedsson
	SNOW BALL	SAN BENITO	SAN BLAS	SAN BRUNO	SNOW CRYSTAL
Befälhavare	L Sjöstrand	S Eliasson	L Berntsson	G Skantze	U Agner
Överstyrman	R Grann	I Hansson	J Björnehaag	A Bengtsson	B Gröndahl
2:e styrman	A Lundquist	S Blixt	K Pantsari	R Forsberg	B Nordvall
3:e styrman	T Nerme	P Harjulahti	K G Edoff	L Kämpe	R Larsen
Telegrafist	E Reivilä	A L Avin	K Lindell	B Sörensen	F Sundström
Maskinchef	B Löfström	L Devrer	P Danielsen	K E Pettersson	L-G Lindström
1:e maskinist	V Sfalter	J Ernheimer	L Persson	L Danielsson	S Farrington
2:e maskinist	L Belfrage	K Björk	L Eriksson	S Brundin	P Olsson
3:e maskinist	M Andersson	A Ardenmark	G Dahl	V Baltfors	N Nyman
Kylmaskinist	P O Olsson	T Andersen	R Alden	S Carlsson	B Andersson
Elektrotekniker	I Myrberg	L Persson	C Hellgin	E Strömberg	P Å Johansson
Ekonomiföreståndare	S Elenius	T Hedskog	J Havia	M Borgsen	S Kristiansson
Ekonomiföreståndare		A Jensen		P Nyström	
1:e kock	S Blomberg	Å Eskilsson	E Andersson	C Juntti	H Johansson
Mässman	S L Persson	H Olofsson	A Labbate	U Larsson	A Barreiros
Mässman	I Jägenius	B Persson	P Pascual	V Calado da Cruz	M Farrington
Mässman	P Nordenswan	M Wizen	J Estrella	R Nava	E-B Nilsson
Mässman	K Jansvik	J de Schauwers	V Varvari	A Holmen	K Meltzer
Mässman	I Potila				ekb M Sjöberg
Båtsman	S Kantanen	B Karlsson	I Sjöström	O Olsson	A Eriksson
Matros	T Johansson	S Glans	J E Hammarström	L Å Larsson	S Jansson
Matros	K J Åsund	K Kaattari	S A Andreasson	K Granlund	F Marcos
Matros	M Wennberg	E Sjöstrand	R Hedlund	K Fredriksson	P G Ahlström
Matros		B Liljekvist	L Hjortsberg	L E Gustafsson	
Lättmatros	L Fredriksson	S Håkansson	H Stachurski	T Hellman	K Pålberg
Lättmatros	M Carlsson	C Hasselblad	A Ståhlberg	V Lundin	O Cordero
Lättmatros	K Mattsson	L Eriksson			
Jungman	C E Jensen	J Nielsen	L Eriksson	Sam Jonsson	L Eriksson
Jungman	L Steen		S Andersson	U Ståhlberg	H Kalsnes
Reparatör	T Nordqvist	J Persson	W Andersen	A Mellqvist	B Haglund
Motorman	L Hjelm	K Persson	E Camama	H Wideman	B Sjöberg
Motorman	L Josefsson	G Niklasson	R Andersson	T Vevicopoulos	M Adolfsen
Motorman	R Österman	S Andersson	M Kleman	B Hanning	P Osterberg
Motorelev	O Kumerius	M Edlund	H Lyngholm Nielsen	B Ahnaan	J E Johansson

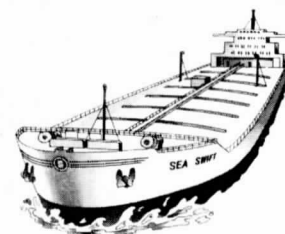


	SNOW HILL	SNOW LAND	SNOW STORM
Befälhavare	O Ramsparr	B Bennmo	J O Nilsson
Överstyrman	B Bernefjell	O Widgegsson	B Lindström
2:e styrman	A Thörngren	S Andersson	A Wallbom
3:e styrman	G Rennerfelt	G Gutenberg	B Torstensson
Telegrafist	O Wennström	G Granberg	I Nilsson
Maskinchef	J Rutgersson	R Poohi	Guy Munk
1:e maskinist	B Eriksen	A Gullmarstam	G Angerby
2:e maskinist	S Andersson	K G Olsen	G de Capretz
3:e maskinist	E Widen	J O Hjortsberg	C Julin
Kylmaskinist	B Hultman	H Siniaas	S Å Bengtsson
Elektrotekniker	A Liljeblad	L G Asklund	S Willför
Ekonomiföreståndare	L Josenby	G Feneberg	E Hansson
1:e kock	K G Lundquist	M Martins	A Söderman
2:e kock			L Blomberg
Mässman	R Skåtan	S Lundberg	S Antikainen
Mässman	B L Skog	M Nordström	P Malm
Mässman	M Palmisani	M Salonen	K Lundmark
Mässman	R Lindström	S Mårtensson	A de Capretz
Mässman	M Eriksson	T Berg	
Båtsman	B Norlen	B Hermansson	T Lundin
Matros	P Monfors	A Domingo	M Lundquist
Matros	T Karlsson	G Liljehammar	R D Pereira
Matros	M Kivijärvi	K Nikander	J Jönsson
Lättmatros	L Hansson	A Lundberg	T Johansson
Lättmatros	D Theodorsson	G Hofvander	S Fjellander
Lättmatros	U Lundström	A Magneklint	T Jönsson
Jungman	K G Wasström	A Ahlberg	H Berg
Jungman	J Routiainen	E Brohlin	U Herlin
Reparatör	B Harila	J Nylund	S E Klaser
Motorman	T Olsson	R Johansson	B Lundberg
Motorman	I Palcat	S Gustafsson	T Carlsson
Motorman	B Davidsson	H Kvarnström	B Sjöholm
Motorelev	G Andersson	K Gustafsson	H E Emanuelsson

	SNOW DRIFT	SNOW FLAKE	SNOW FLOWER
Befälhavare	S Lindell	K Karlsson	G Williamsson
Överstyrman	G Roos	A Ödman	B Murray
2:e styrman	U Kempe	B Franchell	R Johansson
3:e styrman	U Serrander	N Nordström	B Bjurström
Telegrafist	T Johansson	R Lausen	G Boman
Maskinchef	G Rellman	W Lian	N Cassel
1:e maskinist	J Emanuelsson	B Lindquist	R Nyman
2:e maskinist	J Lyborg	S Nordin	P Nylund
3:e maskinist	L Å Wilhelmsson	B Bergman	T Jellerbratt
Kylmaskinist	O Austvik	I Westerberg	B Alväng
Elektrotekniker	T Wiklund	A Niva	R Nilsson
Ekonomiföreståndare	R Karlsson	R Österberg	S Fasth
1:e kock	G Molarin	C E Carlsson	L G Svensson
Mässman	A Falcones	N Brand	E Berglund
Mässman	B M Alderbo	A L Salomonsson	E Johansson
Mässman	A-C Lyborg	K G Andersson	B Derwent
Mässman	E Byman	E Karlsson	A Johansson
Mässman	L Bergquist	ekb C Liljegren	H Hansen
Båtsman	O Mägi	B Söderholm	J Å Persson
Matros	P Olofsson	S Gundersen	J Arvidsson
Matros	B Wiktorsson	L G Dahlström	B Pedersen
Matros	K Olofsson	K Liljendahl	I Norlander
Lättmatros	L Ejdbj	S Norgren	P Nilsson
Lättmatros	P Holmberg	R Karlsson	A Wibeaus
Lättmatros	C Hansson	B Eriksson	M Wester
Jungman	M Carlsson	S Bengtsson	J O Olsson
Jungman/Lärling	H Hjelm	B Jacobsson	T Noren
Reparatör	E Lindström	H Eriksson	H Herdler
Motorman	C Nilsson	G Gren	H Berg
Motorman	T Gladh	J Jaken	F Nilsson
Motorman	B Wetselaar	S Widlund	J Jonsson
Motorelev	S Eriksson	K E Bengtsson	G Nilsson

Tankrederiet

	SEA SAINT	SEA SAPPHIRE	SEA SCOUT	SEA SERPENT
Befälhavare	A Englund	Å Kjellberg	S Nilsson	P-O Eriksson
Överstyrman	U Mildh	P Hogedal	A Rodger	L Lundqvist
2:e styrman	B Hjalmarsson	V Björkroos	W Hansson	C Lindblom
3:e styrman	R Nordberg	P Jörgensen	K Hallqvist	C Jönsson
Extra styrman		S Pettersson	S Thollen	
Telegrafist	S Nyström	B Schilling	S Thunström	L Lindblom
Maskinchef	L Severin	M Sandblom	G Kucer	H Lethi
1:e maskinist	Å Nordstrand	R Pettersson	K Nygren	L Henriksson
2:e maskinist	V Wikeryd	H Tiedke	S Flodin	H-O Hansson
3:e maskinist	H Forselius	S Berglund	J Du Guet	H Allansson
4:e maskinist		H Landa		
Elektrotekniker	H Leschner			
Öt. 3:e maskinist/FFM	H Säre	A Stohr		
Ekonomiföreståndare	J Bahr	K-G Olsson	S Hansson	P Czajkowski
1:e kock	L Stoor	B Weckman	C Hedberg	Wong Hok Tung
2:e kock	O Boden	T Wilhelmsson	U Ibsch	S Dahl
Mässman	Ahmed Khairi	A Gonzales Leon	L Du Guet	M Cabello Lopez
Mässman	M Ribeiro	Y Tawfik	I Lehman	D Das Dorez
Mässman	B Meyer	A Eldaw	C Celander	M Hegazi
Mässman	T Rikkinen	M Murad	M Johansson	T Brandao
Båtsman	B Brisen	Å Gidlund	S Olsson	W Szuszeiwitz
Matros	S Aspholm	S Sarin	K Peiker	S Haglund
Matros	A Gonde Lorenzo	R Soud/B Olsson	L Miljenko	B Kazbour
Matros	S Pålsson	J Calvino	A Basic	A Nougallah
Matros	S Mrakovic	K Fransson	P Grundström	V Magas
Matros	J Vidal Grana	E Mela	M Vathermo	G Andersson
Matros	B McKeating	P Ronquillo	R Väisänen	B Kronlund
Matros	L Hall	V Vuorinen	R Gustavsson	N Flores
Matros	P Wohlin	O Saraketo	H Lefsaer	M Zöbinger
Matros	A Romero Perez	P Giacomo	J Andersson	R Brandt
Matros		R Danielsson	G Nodemar	E Ginlund
Elektriker		A Op den Kamp		
Pumpman	V Poll	S Mannström	J Eklund	M Piikkiö
Reparatör	H Aho	T Vartiainen	L Hedström	B Rosbäck
Reparatör		A Milla	G Molander	
1:e motorman		J Gustavsson		
Eldare/Motorman	F Davila Rio	A Bulens	L Johansson	J Kondreck
Eldare/Motorman	B Stahlin	O Salminen	L Karlsson	K-E Horn
Eldare/Motorman	S Kera	F Teira Pouso	O Mäkelä	O Pettersson
Eldare/Motorman	H Diers	R Verlooy	K Palmroos	P Trujillo
Maskinelev		R Koskinen		
	SEA SOLDIER	SEA SPIRIT	SEA SPLENDOR	SEA SPRAY
Befälhavare	U Hermansson	E Forsblad	I Jönsson	S Christiansson
Överstyrman		J Ottosson		B Cronholm
2:e styrman	S Raudberget	O Nöcklegaard	B Sjöbom	
3:e styrman		S Tepsa		
Telegrafist		K Wolf		
Maskinchef	G Hedberg	R Sundfors	B Nilsson	S Olsson
1:e maskinist	K Palmqvist	S Lemiezewski	K Skogberg	F Älgenäs
2:e maskinist	G Rogström	I Persson	S Fredriksson	E Troberg
3:e maskinist	O Birgersson	B Björklycke		
4:e maskinist	S Buhre	R Moens		
Extra maskinist	T Westlund			
Elektrotekniker	M Helenius	K-E Björkman	S Sandberg	B Henni
Öt. 3:e maskinist/FFM		A Hovenäs		
Ekonomiföreståndare	Å Persson	G Bladh	L Johansson	M Ström
1:e kock		A Cabrera	P Linde	
2:e kock		R Carlsson		
Mässman	M Wafa	P Moberg	H Hamza	I Ahmed Saed
Mässman	R Guilherme	Yew Fook Wong	H Sorab	O Hansen
Mässman		Koh Chin Heng		J-E Nielsen
Mässman		F Antunes		
Båtsman		H Doucette		F Frölich
Matros	S Aaltonen	E Rappu	G Olsson	K Forsman
Matros		L Monteiro	P Rathke	J Nyman
Matros		M Kreso		R Karlsson
Matros		J Mendez Prieto		V Lökk
Matros		A Castro		J Vinas Negrin
Matros		R Martinpelto		K Harneback
Matros		S Vukig		
Matros		R Aceveda		
Pumpman		S Håkansson		
Reparatör	J Högberg	A Hermansson	B Johansson	B Lindsberg
Eldare/Motorman	P Bulldra	A Rueda	R Andersson	B Melin
Eldare/Motorman	T Karlsson	R Nordlander		
Eldare/Motorman	I Mohlin	A Shehata		
Eldare/Motorman		L Sandberg		



	SEA STRATUS	SEA SWIFT	SVEN SALÉN	Nybygge 552
Befälhavare	B Svensson	B Wennermark		L Sjöberg
Överstyrman	H Hermansson	L Anderberg		L Wennberg
2:e styrman	W Elg	M Streuch		M af Forselles
3:e styrman	J Ryden	S-E Johnsson		S Nyman
Extra styrman		B Lehre		
Telegrafist	P Van der Poll	S Bollhem		
Maskinchef	Ch Heikell	R Larsson	K Ringblom	G Larsson
1:e maskinist	J Andersson	J Nordström	S Söder	L Hansson
2:e maskinist	V Flink	H Aronsson	A Ölander	B-D Johansson
3:e maskinist	B Wigren	O Abusland		A Toivanen
Extra maskinist		J Hansen		
Elektrotekniker	B Wickström	C Nyroos		L Johansson
Öt. 3:e maskinist/FFM	G Johansson	G Olsson		J Lied
Ekonomiföreståndare	A Antkowiak	A Vernsgård		
1:e kock	T Lindgren	K Sandell		
2:e kock	S Zetterberg	M Bergvall		
Mässman	R Candia	F Imam	M-L Myhre	
Mässman	A Bozymowska	C McCandless		
Mässman	J Pemeiro Martinez	M Kunna		
Mässman	E Bäcklund	P Perez Loobell		
Båtsman	K Johansson	H Hansson	R Wilhelmsson	
Matros	S Rodriguez	L Hansen		
Matros	B Zikovic	R Svålas		
Matros	L Nordin	G Olofsson		
Matros	A Kowalewski	A Campanella		
Matros	V Bura	A Paulsson		
Matros	R Agnello	L Leidzen		
Matros	R Fernandez	K Nielsen		
Lättmatros	L Karlsson	B Höök		
Lättmatros		P Ravalt		
Elektriker		T Johansson		
Pumpman	R Sundström	R Höglund		
Reparatör	J Bubik	D Brunner	G Ek	
1:e motorman			S Korhonen	
Eldare/Motorman	O Johansson	H Osman	S Dahl	
Eldare/Motorman	A Andersson	R Lundbom	B Axelsson	
Eldare/Motorman	L Havila	F Öholm	M von Sydow	
Eldare/Motorman	J Verdejo Ruiz	O Rodriguez		

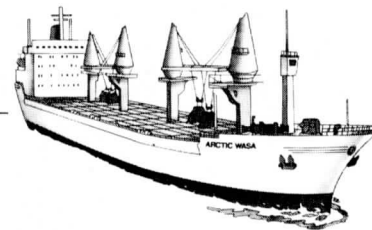
LEDIG PERSONAL TANKREDERIET

Befälhavare:	Överstyrman:	2:e styrman:	2:e styrman jr.:	Telegrafister:	Maskinchefer:	1:e maskinister:	2:e maskinister:
A Englund	W Bonn	L Sjölin	R Nystadius	I Holmqvist	B Gustavsson	T Auby	L Andersson
K Mieritis	S Lindehoff	K Svård	L Stockhaus	E Grundsten	C-E Mannerheim	E Algotsson	E Green
G Sjöbris	E Greva	B Lundgren	E Wedebrandt	W Carling	S-E Ahlsund	F Teller	R Eklund
M Månsson	T Fransen	G Svantesson	P Laine	H Bengtsson	F Persson	A Bjerga	G Bystedt
H Nyman	S Widell	A Nordqvist	S Brundin	H Lindahl	N Sparre	R Söderström	P Kytökangas
K Pollnow	S Emilsson	B Thulin	W Olsson	E Engström	J Jonsson	H Sandell	B Nilsson
O Lellki	H Granberg	S Johansson	M Widow	R Ågren	J Karlsson	S-E Gustavsson	B Stanchus
I Kristensson	S Nyberg	P Andersson	S Larsson	R Book	C Rosengren	S-O Jönsson	I Levin
S Stenersby	Å Söderström	K Jägsander	T Ewertzh	J Lindeberg	B Jörgensen	K Menes	E Börjesson
C-H Kahl	C-E Dahlberg	R Trotzig		L Lindstam	L Larsson	H Hansen	J Uddqvist
E Westerby	H Risto	H Thoren		B Johansson	E Sjölund	B Zandin	S Åsberg
J Gustavsson	C Ström	K Nordlund		I Dahlbom	U Eriksson	K Liljebblad	R Hansson
R Berg	K Hertz	G Evertsson			Å Berglund	Z Bajkai	T Karlsson
N Ählin	E Dahlqvist	P Sjögren			K Zetterlund	B Monie	A Roju
	A Torbrand	K Krantz			J Simonides	H Törnqvist	L Linder
		L Ljung				S Johansen	G Abrahamsson
		H Ott				R Sandberg	G Öhman
		B Friman				L Sjögren	P Andersson
		K Landin					L-G Olsson
							J Augustinsson
							R Nilzon
							O Magnusson
							G Östman
							H Landerup
							H Enke
							B Johans
Elektrotekniker:	Ffm/Öt. 3:e mask.:	Ekonomiföreståndare:	1:e kockar:	2:e kockar:	Båtsmän:		
L Thörn	I Norström	Å Eriksson	S De la Waux	M Hård af Segerstad	L Bergström		
H Edtmayr	S Stjärnrot	B Norling	K Pedersen	T Hrboka	E Ink		
L Andersson	O Mehren	B Andersson	A Lysebring	K Olsson	B Karlsson		
K Olsson	B Krusell	G Bengtsson	S Nilsson	S Ringqvist	J Machlus		
S Toutin	A Haaland	O Karlsson	H Orloff	P Rundqvist	S Gunrim		
	J Jönsson	E Tyden	U Lindqvist		K Jennersson		
	S Törner	S Pettersson	H Hulser		A Kruus		
	B Pedersen	G Björklund	K Oskarsson		P-E Stenman		
	L Månsson	M Kuha	S Lundberg		B Sandvik		
	Å Olsson	A Henriksson	J Lignell		U Bengtsson		
	J Parolini	R Lindholm					
		U Lundell					
		M Kadziolka					
		Å Lindqvist					

Forts. sid 18

Torrlastrederiet

	ARCTIC WASA	ATLANTIC WASA	KORSHAMN
Befälhavare	B Björk	K E Persson	J Stagling
Överstyrman	S Rönngren	G Litzing	E Mikkelsen
2:e styrman	L Eriksson	L Schauman	I Danman
3:e styrman	H Henriksson	G Blandford	E Karlsson
Telegrafist	P Bogren	L Andersson	P Björnhed
Maskinchef	O Tekenbergs	A Pettersson	T Serrander
1:e maskinist	K Berggren	K Hall	T Björnhed
2:e maskinist	B Söderberg	G Nordlund	G Werner
3:e maskinist	B Christiansson	G Danielsson	
Ekonomiföreståndare	Ch Olsson	B Wulf	C Krook
1:e kock	B Midlöv	M Bufardeci	O Bondesson
2:e kock	C Exell		J Stålhandske
Mässman	J Apolonia Delgado	S Pajari	G Lundsten
Mässman	U Roos	K Andersson	S Truedsson
Mässman	J Laura-Fortes	M Puksic	S Bin Matooq
Mässman		M Kirzic	R Olsson
Timmerman		H Markkula	K Kristoffersen
Båtsman	V Franic	R Gerdin	E Ameland
Matros	A Almeida	J-E Magnusson	E Kittlass
Matros	G Marafona	L Willig	R Kaya
Matros	J Da Luz	A Loomans	L Constant
Matros	D Diaz Rial	A Oksanen	
Matros	F Karlin	L Hansson	
Matros	S Sjöberg		
Lättmatros		B Callmer	R Nilsson
Lättmatros			A Norgren
Jungman	U Andreasson	T Rubensson	R Hansson
Jungman	A Glad		P Larsson
Elektriker		G Wolten	R Garcia-Aneiros
Reparatör	B Sörensen	G Trönningsdal	I Truedsson
Motorman	G Burström	J E Giransson	H El Tahir
Motorman	R Westerholm	A Helkomaa	R De La Galzada
Motorman		R Constance	K Klapp
Motorman			L Laafrit
Motorelev	I Zellbi	M Gjertz	T Boodh
	KUNGSHAMN	NORDIC WASA	PACIFIC WASA
Befälhavare	A Kemppi	A Johansson	H Hellström
Övestyrman	Y Römer	S Hartzell	S Svensson
2:e styrman	B Backman	I Tönurist	J Johnsson
3:e styrman	T Meittälä	B Stroeck	G Back
Extra styrman			T Berkey
Telegrafist	T Grip	B Björk	P Johansson
Maskinchef	L Malm	G Thelin	J Lennqvist
1:e maskinist	B Svensson	H Nimmervoll	R Pedersen
2:e maskinist	R Molin	G Dure	S Karlsson
3:e maskinist	C Haegemans	R Carlström	R Gustavsson
Elektrotekniker			T Lundberg
Ekonomiföreståndare	H Andersson	H Alfredsson	K Nektheden
1:e kock	M Abu El Gassim		H Fernelius
2:e kock	E Olesen	J Ahl	I Eriksson
Mässman	G Ach	M Miranda Pouso	T Palaming
Mässman	A Bashir	B Hansson	S Karlsson
Mässman	A-B Karlsson		T Andersson
Mässman	L Williams-Miller	P Persson	
Timmerman	J Aguin Gonzalez	V Auvinen	
Båtsman	O Ach	H Mäkinen	K Sjöström
Matros	J Dos Santos	M Gonzalez	T Ärthun
Matros	T Akca	G Oliviera	M Dahlstrand
Matros	B Nyström	M Alves	R Sundqvist
Matros		A Pineiro Blanco	J Berg
Matros			G Björk
Lättmatros	B Österlund	K Marjamaa	M Johansson
Lättmatros	L Thorner	H Backström	
Jungman	P Bergman	C Elfman	P Lemholt
Jungman		B Eriksson	
Elektriker	H-E Jansson	J Edwardsson	
Reparatör	M Markovic	K Ahko	G Aulin
Motorman	C Echevarrieta	B Nordgren	B Bruhn
Motorman	L Lozano Robles	H Göss	H Silver
Motorman	P-A Nilsson	S Larsson	A Bräster
Motorman		T Kihlström	G Frödin
Motorelev	R Olofsson	M Engström	
Motorelev	P Göthberg		



	SCANDIC WASA	SEGERÖ	SINGÖ
Befälhavare	P Westerståhl	B Oldaeus	R Nilsson
Överstyrman	G Granborg	H Collins	V Uustalu
2:e styrman	A Fredriksson	H Sandvik	K Söderholm
3:e styrman	B Norlin	A Bergström	K Lövgren
Telegrafist	H Fyrman	S Retsmar	V Bille-fritz
Maskinchef	L Söderlund	F Karlström	H Andersson
1:e maskinist	K Spiik	J Kala	J Staromiejski
2:e maskinist	E Hopen	B Johansson	A Treimainis
3:e maskinist	B Nilsson	G Lindahl	A Nilsson
4:e maskinist	T Gehlert		
Ekonomiföreståndare	H Lindgren	R Helfer	J Mattsson
1:e kock	L Lindberg	W Lukian	M Amoedo Pino
2:e kock	J Lehtonen		
Mässman	I Poulsen	L Olsson	H Salah
Mässman	K Franzen	A Da Cunha	J Flor
Mässman	E Fieandt	N Lima Nasiemento	
Mässman		E Lindberg	
Timmerman		J Zdunek	
Båtsman	Å Westberg	E Karlsson	E Frick
Matros	L Lundberg	L Hedman	
Matros	D Sestavo Caamano	K Jörgensen	S-Å Roden
Matros	T Runewald	T Falk	O Karlsson
Matros	J Simonsson	E Upmalis	K Pettersson
Lättmatros	B Alvin		M Nilsson
Jungman	A Pettersson	J Pettersson	I Granath
Elektriker	J Ax	B Larsson	
Pumpman			F Gomez-Martinez
Reparatör	F Matyas	M Juntikka	S Svensson
Motorman	Y Hok Chi	L Lambert	
Motorman	O Olivares	A Custadio	
Motorman	K Pettersson	H Kock	
Motorelev	K Brogren	M-I Dahlin	

LEDIG PERSONAL TORRLAST

Befälhavare:	Överstyrman:	2:e styrman	3:e styrman:	Telegrafister:	Maskinchefer:	1:e maskinister:
S Ekman	S Swahn	Y Florin	S Hagland	E Arhanto	L Pettersson	K Grundberg
Th Johansson	S Gustavsson	U Sandgren	S Carlsson	A Bjurkvist	K Landgren	S Hägg
W Körner	L Brunnström	F Olsson	C Larsson	K Jonsson	J Nilsson	R Grunditz
S Ehrlander	H Sippinen	S Goldkuhl	T Palmberg	B Lindqvist	H Brodahl	B Boklund
S Strömberg	N Karlsson	B Karlsson	T Carlsson	M Wallin	A Ahlqvist	W Wessnert
L Johansson	O Ernsten	S Stedt	P Leuhusen	L Örne	W Svensson	M Tonsa
M Lundgren	P Lange	P Kinnunen	L Pettersson	L Metsälä	L Henningsson	G Höglund
K Andersson	A Carlsson	G Broström	S Dellerström	U Wiberg	Ö Göransson	K Landin
J Lindberg	Th Jansen	C Nelson	N Sjöberg	H Varenius	M Rosenqvist	B Tengdelius
G Sinclair	L Österman	J Fröhberg	U Ekland		O Lundqvist	N Andersson
T Lindström	B Stenström				T Lövgren	Y Jönsson
S Währling	Ö Ödegård				S Thomasson	E Gustavsson
S Markström	N Asplund					N Andersson
	T Tellefsen					C Christiansen
	C Hammarström					E Paaki
						M Lund
2:e maskinister:	El. maskinister:	Elektroingenjörer:	Ekonomiföreståndare:	1:e kockar:		
T Kjellner	E Pig Pinon	F Gaudian	S Buer	B Midlöv		
P Eriksson	U Håkansson	L Smedberg	B van Hek	N Luyun		
T Koskel	K Mänsson		J Mattsson	E Koivunen		
G Talas	E Mårtensson		G Strömsten	T Wilen		
Th Olsson	A Karlström		H Alfredsson	W Lukian		
L Nydahl	H Thomsen		P Björkvist	L Janbäck		
W Schaller	H Klingström		W Svedlund			
B Nickel	T Båvenmark		L Wounsch			
I Lindstedt	H Jansson		A Weitzel			
J Fritiof	H Rosqvist					
A Maurstig						
R Jonsson						
F Vasquez Perez						
S Karlsson						
B Nilsson						
C Christensen						
C Solstad						

Forts. sid 18

Mäsmän:	Matrosar:	Lättmatrosar/Jungmän:	Elektriker:	Motormän:	Reparatörer:
L Tamminen	G Mehlin	P-E Eriksson	K Andersson	E Fryz	S O Andersson
S Lidström	R Olofsson	S Bergman	O Bergman	J E Göransson	G Hansson
Leo Chin Leok	M Abdi Noor	D Mattsson	G Frykberg	K-I Granell	O Nielsen
A Mohamed	J Arcos Rodrigues	R Almström	E Pedersen	P Alexandre Andrade	H Gruvell
M Kirsic	S-O Olsson	J-O Olsson	L Näslund	A Custodio	B Berggren
L Laura Fortes	L Hedman	C Davidsson	L Karlsson	R Constance	
M Pukic	L Hansson	K Harneback		B Nordgren	
M Cajaljal	Y Rodinov	S Sjöberg		N Vukic	
J Ahl	A Gomez Marafona	T Irhage		A Helkomaa	
E Brunken	D Diaz Rial			T Vevicopoulos	
N Lima Nascimento	C Redondo			M Dovergne	
G Appelgren	E Sanchez			M Tahmadi	
J Pena Paredes	E Lopez Roberto			F Cadaval Regueira	
H Beshir	S Olofsson			P Lago Lado	
A Adma Dallaa	M Dosil Nunez			F Gomes	
R Feys	P-O Lodin			R Westerholm	
M Oliveira Monteiro	A Oksanen			T Lindström	
F Jocson	G Björk			E Soares Gomez	
M Do Rasrio Neves	G Gonzales Callero			L O Nilsson	
A Clemente Silva	Tan Seng Hock			L-E Sjö Dahl	
A Al-Waily	P Garcia Ponce			M Petersen	
J Pettersson	A Saif			R Noreus	
A Tamminen	M Jensen			A Antonsen-Nydahl	
N Notario Mur	A Jama			I Olsson	
M Issa Gaafar	J Perez Maceiras			K Granholm	
M Mezquita Martinez	K Söderström			C Schmidt	
U Larsson	J Da Luz				
G Brito Evora	A Almeida				
D Celen	V Auvinen				
D Lopes Dos Reis	A Angulo				
S Karlsson	I Senario				
K Jansson	J-E Hallqvist				
A Obied	J Gonzales Garcia				
P Nilsson	E Upmacis				
	N Dogru				
	I Gurgun				
	L Wennbring				

Båtsmän:	Motorelever:
P Borg	W Rydström
C Enarsson	T Broman
V Franic	P Lindberg
F Fröhlich	K Gjertz
R Gerdin	O Eriksson
T Harcke	S-Å Eriksson
J Karlson	
H Paradies	

Forts. »LEDIG PERSONAL TANKREDERIET»

Mäsmän:	Matrosar:	Elektriker:	Pumpmän:	Mäsmän:	Matrosar:	Reparatörer:
M Asencio	A Pusole	A Verzegnassi	K-E Thor	E Bakker	K Dahl	B Eriksson
T Brandrup	J Cabrera	N Krnjaic	J Andersson	M Stijelja	Å Persson	L Ting
Sing Gin Chow	J Veiler	H Nilsson	B Jonsson	A Book	K Haavisto	B Greman
T Bergman	Ö Andersson		S Gustavsson	A Elfiel	A Arcos Rodriguez	J-C Fust
D Hadidi	W Sumbera		G Olsson	C Liljeblad	C Ahlbäck	O Sato Hunsala
I Thor	J Sjöberg		G Berglund	Y Moret	A Johansson	T Olsson
P Sjöblom	M Vucelic		T Jansson	M Costa Santos	N Abrahamsson	A Prebeg
A Rahman	P Lindgren		G Seifert	J Tezanos Cano	L Gunnarsson	V Ström
S Taha	S Adam Jibril			M Kader	G Jönsson	A Carlsson
I Ahmed	M Botas Gallego			A Ibrahim	S Karklins	L Gillesen
G Frances	B Frindell			C Rodriguez	A Saeed	A Woodli
A Hussein	L Vukic			H Högberg	J-O Pettersson	B Sörensen
Ting Ban	P Salmela			B Olofsson	L Åhl	
J Azcona Correa	R Pedersen			G Salazar	J Lorenzo Budino	
E Eltahir	J Sturfält			Y Mohamed	J Gudmundsen	
L Ghergorina	O Hansson				J Shabani	
J Lopez Sambade	L Petren				H Johansson	
E Daoud	R Stefanic				T Frank	
M Diaz Lemes	I Olofsson				M Morais Cantre	
B Djerbi	F de Melo				M Mäsaabacka	
Å Blom	K Pettersson				B Regnden	
A Abrahamsson	E Villar Lopez				S-O Forslin	
G Vassalli	P Andersson				H Karlsson	

Eldare/Motormän:		
R Ögren	M Suriijan	M Cronemark
E Näsholm	H Karlsson	T Jansson
K Wong	K-G Schön	L Sundvall
J Van den Broeck	C Nilsson	L-E Karlsson
J Jakobsson	M Fettig	M Kostovic
R Pettersson	G Norgren	L Rasmusson
A Terzaghi	K Melander	K-O Johansson
H Isaksson	H Gole	Z Luciano
A Santos	R Martinez	S-B Elg
J Mendieta Gil	M Saleh	I Larsson
H Krakaow	P Buldra	C Larsson

LEDIG PERSONAL KYLREDERIET

Befälhavare:	Överstyrmän:	2:e styrmän:	3:e styrmän:	Telegrafister:	Maskinchefer:	1:e maskinister:	2:e maskinister:
H Östberg	A Svensson	P Gripenberg	K Brzezinski	A Svensson	S Burman	B Johnsson	R Lönnqvist
F Nilsson	J Melander	B Olandersson	K Rahja	M Edmark	B Andersson	J Norberg	P E Sandblom
B Hökstrand	T Bringeskoogh	E Jonsson	M Arnebo	B Hallden	K-E Larsson	H Hägblom	T Olsson
R Freiman	T Liden	L Sjöblom	T Svensson	V Olander	B Wideman	C Kindrudh	R Göthe
E Olausson	G Holmkvist	L Arnebo	P Johansson	T Fridolf	J Breistein	F Andersson	J Carlsson
J Gustafsson	S Sundstedt	B Nilsson	K A Karlsson	S O Fredriksson	R Ejdné	C Johansson	G Grönqvist
J Gudhe	R Lenell	I Nurminen	R Johnsen	R Grönqvist	O Skjåveland	A Kahn	P E Holst
F Henning	S Jonsson	C Thelander	L Kosterhed	L Ohlsson	K Hagen	P E Bäckman	J Arntzen
K Dahlen	J Strömborg	A Von Jungmeister	G Wennberg	V Hedbrant	G Råneberg	R Nyman	G Sandblom
K-A Olsson	A Saarinen	B Appelberg	K Granlund	U Zimmerman	M Aitonurmi	A Eriksson	K Kvist
J Hellman	R Ekblom	G Olsson	I Hansson	J Sjöbohm	S Svensson	M Pietilä	T Lundgren
L Ejlerstsson	L-E Larsson	S O Karlsson	L Fredriksson	K Abrahamsson	S Lööv	S E Ek	P Hallström
L Blomquist	E Skött	K Stridh		T Järlehed	A Leman	T Olsson	B Samuelsson
	S Bragesson	Å Karlsson		N Lorenz		L Bergkvist	H Tommiska
	S Lundberg	A Kvarnudd				R Bergbo	B Olsson
	I Fällgren	O Sjeldrup				R Nylund	R Sagulin
	K-G Karlström	K Å Nordström					C Björkman
	A Roos	R Johansson					C O Noord
	T Liström						G Spellier
							P Nylund
							B Pettersson
							C E Brink
							B Börjesson

3:e maskinister:	Kylmaskinister:	Elektroingenjörer:	Elektrikerlever:	Ekonomiföreståndare:	1:e kockar:	Timmermän:	Reparatörer:
J O Hjortsberg	B Jönsson	K Larsson	R Larsson	M Hödl	R Johansson	E Bjursell	P Himmist
R Berntsson	S Herlin	R Eriksson		R Klarl	C Magnusson	R Rissanen	R Einarsson
C Gustafsson	H Siniaas	J Nyback		J Börjesson	H Lassila		S Nicolic
K Hansson	K J Lundström	K Mäkelä		H Frödin	G Ullstrand		B Leszczynski
F Larsson	A Pålsson	P I Lausen		C Jonsson	R Foucart		B Jönsson
J Dahlström	O Danielsson	S Käll		H Hansen	K Larsen		R Lundin
T Karlsson	J Hämäläinen	G Paulsen		S Fasth	O Larsson		H Redman
K Mattsson	K E Palm	B Wigström		R Svensson	L Stuve		
K Nilsson	S Olsson			C Jansson	G Petkos		
M Blomstrand	B Alväng			H Holling	P Magnusson		
T Gellerbrandt	R Grothmark			B Hoffman	K Bohlin		
J Hansen	T Gunnarsson			A Backhage			
O Wall				C Lorenz			
L Henriksson							
L Bengtsson							

Motorelever/Lärlingar:	Mässmän:	Båtsmän:	Matroser:	Lättmatroser:	Motormän:
B Brämare	K Eriksson	E Malmberg	K Å Fredriksson	J Isberg	Ö Thorson
J Flood	Y Zetterberg	S Rutar	C G Johansson	J Kjellman	F Österberg
K J Löunat	C Caligagan	N Westerholm	L Edberg	O Thornell	H Kvarnström
B Wetselaar	G Jonsson	A Gustafsson	H Överström	H Casselbag	J Perez Arana
T Jacobsson	I Abrahamsson	T Åkerstrand	L Wiberg	P Nyberg	B K Berg
K E Carlsson	J Moreta Navas	K Vesterlund	G Strandberg	G Hermansson	L Llopis
	B Derwent	A Labbate	A Kristensen	H Öberg	M Olsson
	H Elofsson	I Kovacs	O Limnell	L Mattfolk	L Nilsson
	C Stolt	I Vermeiren	P Pettersson	R Henriksson	L Blom
	E Raymundo	I B Olsson	T Kenttää	B Pedersen	K Persson
	A Wigström	A Eriksson	R Schenberg	R Johansson	K Noren
	W Frödin	H Hansen	G Sund	A Bjerkestrand	S Bergström
	M Jerez Santana	I Slättman	K Johnsson	B Stedt	L Sjödin
	P O Broberg	D El Sayed	K Olofsson	F Karlsson	J Ekstrand
	E Eilola	K Roos	L G Nilsson	J Fernandez	J E Persson
	A Eriksson	P O Bäck	J Hansson		M Norberg
	A Eriksson	F Van Dijk	G Owarfordt		K Nilsson
	H Kwok	M Gustafsson	P R Simonsson		S Säfsen
	C Berglund	R Ihrfors	A Holtze		U Sourander
	R Hernandez	M Andersson	J Nilsson		T Stensson
	O Olsson	V Toivonen	K Bennevall		C Jonsson
	M Karlsson	R Trede	S Heldt		S Karnila
	I Andersson	M Pärnenen	V Väisänen		J Perez Perez
	M Eriksson	I L Gråsvoll	A Hopland		B Hansen
	L Karlsson	I Rosenkvist	A Veikolainen		N E Persson
	L Ohlsson	I Hertzberg	T Persson		J W Muskalla
	E Byman		C Almqvist		R Zetterberg
	B Ramsten				E Uddfolk
					E Camama
					T Andersson

Jungmän/Lärlingar:

D Orsvärn	K Lindström
R Hansson	L Thorner
B Jörgensen	C Graucob
A Brännmark	B Jacobsson
T Forsberg	B Larsen
L Wrede	L Sörvik
B Löfstedt	S Andersson
L Jonsson	D Ohlin
B Jansson	H Rylander
M Kero	

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

Ansvarig utg. Sven H. Salén
Redaktör Gösta Ekeström

Produktion LYCKE & LUND, Sthlm

Nya huset en bit på väg



Byggnadsverksamheten är nu i full gång i kvarteret Oxen Större bakom NK i Stockholm, där Saléns nya kontorshus skall stå färdigt i början av

1978. På bilden ser vi arbetsplatsen från Regeringsgatan så som den tog sig ut i sistlidna mars.

Vasaloppet

Sex startande, sex i mål. Det blev resultatet av salénarnas uppställning i årets Vasalopp. Förstemaskinisten i tankrederiet, Thorbjörn Algotsson, kom först fram till Mora av de våra. Hans tid blev ypperliga 5.27 och på det blev han 711:a. De övrigas tider och placeringar blev följande:

2968) Mats Jansson 6.42

3579) Birger Simonsson 6.56

5667) Stig Svensson 7.50

6881) Valter Axelsson 8.25

8698) Sven Söderberg 9.44

Totalt startade 9.500 åkare och 9.200 kom i mål.



Birger Simonsson – en av de tappra sex i Vasaloppet.

Tor Anglia grundstötte vid Amsterdam

Tidigt på morgonen den 20 mars grundstötte Tor Anglia vid slussen Ijmuiden utanför Amsterdam. Ett hål uppstod i skrovet under vattenlinjen med påföljd att fartyget fick 10 graders

slagsida. Samtliga 600 passagerare lämnade i detta läge fartyget, dels i fartygets egna livbåtar och dels i lejare, brandstegar och en uppbyggd landgång via livbåtarna. Inga människor kom till skada.

Tor Anglia var som bekant såld till ett

italienskt rederi men återchartrad till Tor line fram till den 15 april. Det italienska rederiet får nu svara för reparationskostnaderna medan Tor Line fått vidkännas inkomstbortfall på grund av uteblivna seglingar fram till den 15 april.

Arawak-Limerick

Den interna nyhetsförmedlingen mellan våra kylbåtar tycks vara förnämlig, att döma av följande limerick, som insänts till Salén-Nytt av befälhavaren på Arawak, kapten Jan Rundquist:

*Vid en vagga i staden Golfito
satt en flicka, född uti Quito.*

*Hon såg ut över sjön
och bad en tyst bön:*

Kom snart hit igen, San Benito!

Jan Rundquist är tydligen inte blott master på Arawak utan även master av den förnämliga limerick-konsten. Vi välkomnar gärna flera lyckade dikter på samma versfötter till vår limerick-ruta. Publicerandet blir sin egen belöning.



Passagerare tar sig iland via en brandstege.