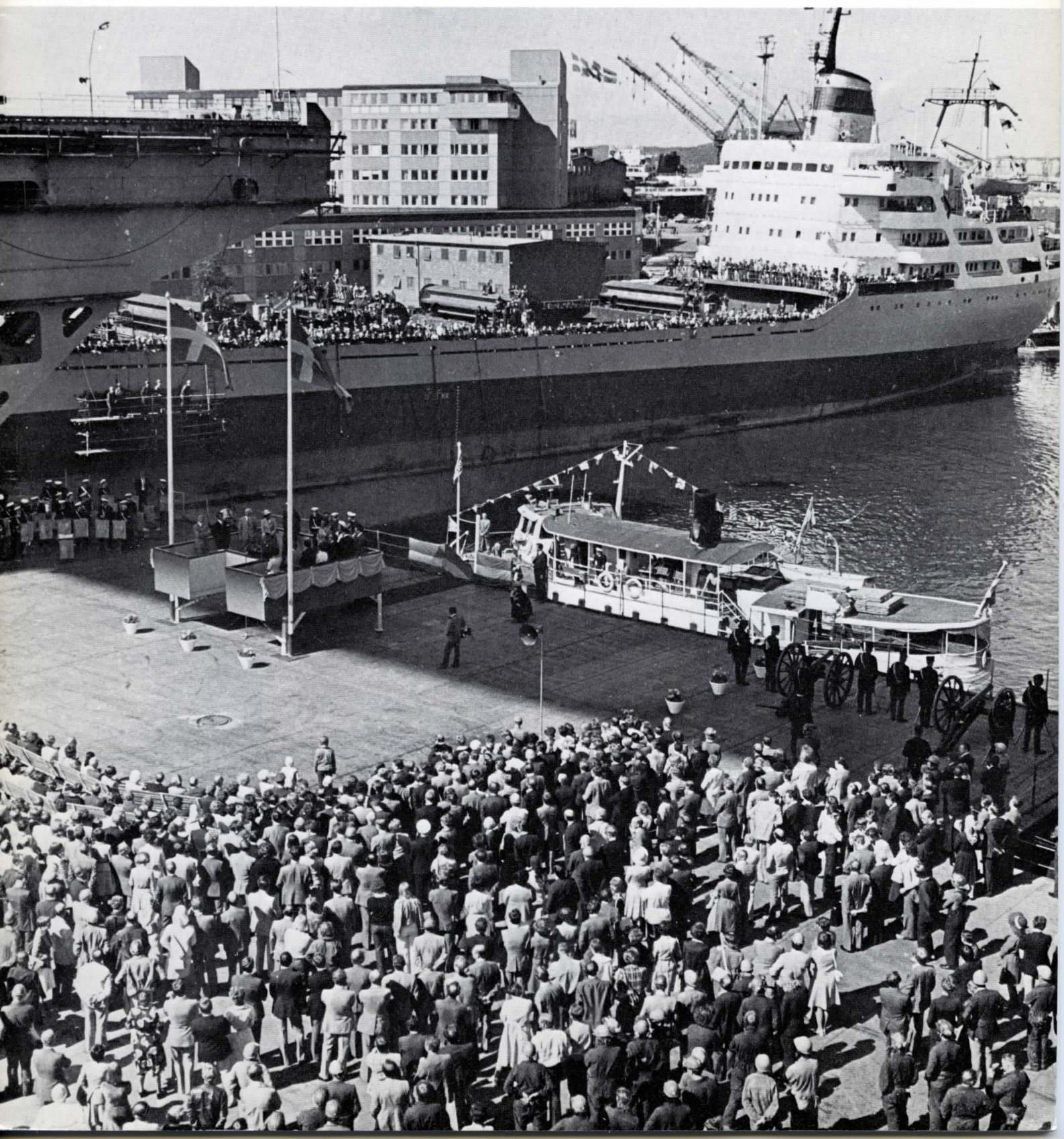


Salén-Nytt

Nr 3 Juli 1976 – Årg 9



VD har ordet:

För en tid sedan fick jag följande brev från en av våra medarbetare till sjöss.

"Undertecknad har i dagarna firat 10-årsjubileum inom Salénrederierna. Har under denna tid hunnit med att segla i kyl-, tank- och Ancoredieriet, fått deltaga i kurser—arbetsmiljöskydd, brandskydd, svetsningskurs (på Kockums), tankoperationskurs, reglerteknik (ombord). Även deltagit i Malmö Tvärtekniska Instituts intervju angående utformning av fartyg.

Min tid inom Saléns har varit spännande och skiftande. Rederiet var icke stort, blev stort och förbliver stort - fastän vi i dagarna har det besvärligt på tankmarknaden, delande med alla andra rederier.

Men för att komma till sak, så skulle jag vilja säga följande: Jag önskar eder och er koncernledning en fortsatt framgång och lika fina resultat som tidigare. Att problemen och olyckskorparna äro många, det förstår jag, men ändock tror jag, många andra också ombord på

båtarna, att ni hava den kapaciteten och kunnigheten för att rida ut stormarna vid kanske en omstrukturering eller liknande.

Alltså som sagt, lycka till i framtiden med edra åtgärder och strävande till allas vårt bästa.

Med vänlig hälsning

Åke Gidlund
Båtsman"

Jag citerar det här brevet därför att jag tycker att det speglar den gemenskap som finns inom Saléns och som är så viktig för vårt företag. Dessutom ger brevet uttryck för mycket annat som jag tycker är väsentligt.

Kunskap och erfarenhet är våra främsta tillgångar. Det är dessa som har gett oss möjlighet att växa och det är med dem som vi skall utvecklas vidare.

Den nya lagstiftning beträffande arbetsrätt och medinflytande, som just genomförts, ger de anställda ökade möjligheter att påverka företagets verksamhet, men innebär samtidigt - vilket ofta glöms bort i debatten - ett ökat ansvar för alla berörda. Jag tror att vi inom Saléns

skall kunna arbeta med de nya reglerna på ett klokt sätt. Vi är vana vid att det trots allt måste finnas en rollfördelning, där var och en gör det han eller hon kan bäst.

Det blåser bistra vindar över rederinäringen idag. Frakterna har länge legat på bottenivå medan kostnaderna rusat i höjden. Den internationella konkurrensen har hårdnat och för delar av den svenska sjöfarten är framtiden oviss. Statsmakterna kommer troligen att lämna kreditgarantier för att förhindra desperata försäljningar av fartyg. Vi skall emellertid komma ihåg att det rör sig om lån, som medför räntekostnader och skall betalas tillbaka. Om vår internationella konkurrenskraft i framtiden ej blir tillräckligt stark, är hjälpen en döbelnsmedicin.

På sikt måste vi själva lösa våra problem. Vi måste omstrukturera vår verksamhet och med kanske smärtsamma ingrepp skära bort de delar av verksamheten som inte lönar sig under svensk flagg. Hänsyn måste tas till alla grupper inom företaget vid denna förändring. Ingen får se snävt på bara den egna gruppens intressen. Det kommer att fordras en hel del kurage och vad jag kallar verklig solidaritet från samtliga för att acceptera nödvändiga åtgärder.

Cityvarvet invigt

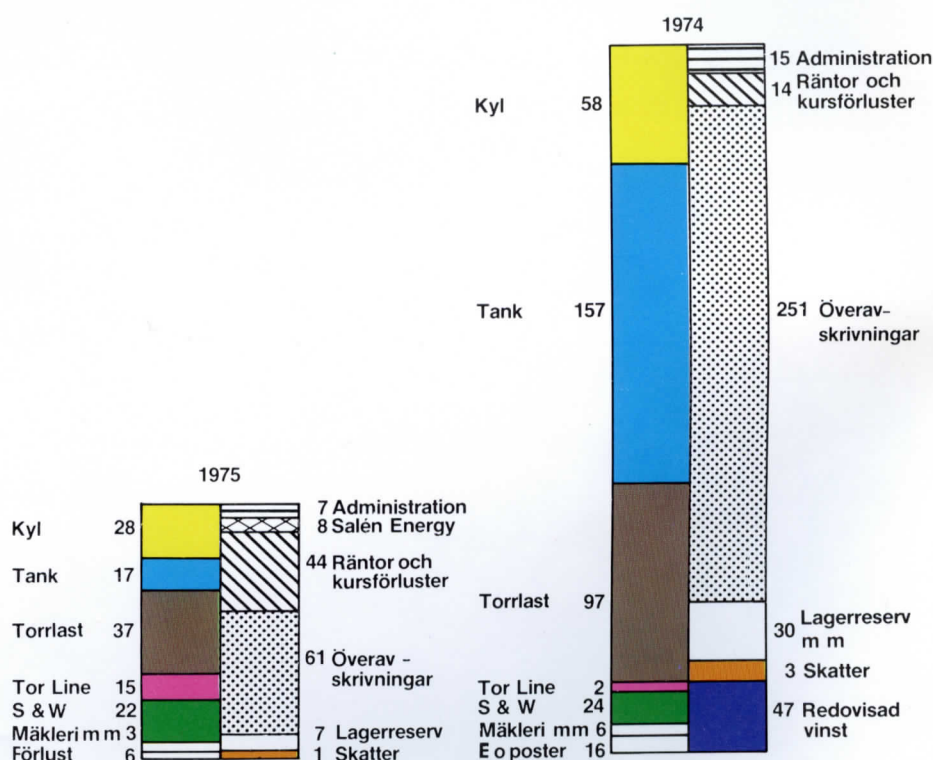


Götaverken Cityvarvet invigdes den 11 juni av kung Carl Gustaf i närvaro av ett mycket stort antal gäster och anställda vid Götaverken. Invigningen, som gynnades av det bästa högsommarväder, ägde rum i den nya flytdockan, vars väldiga bockkran nu är synlig över stora delar av Göteborg. Omslagsbilden togs under själva invigningsceremonin.

Mer om Götaverken Cityvarvet på sid 10, 11 och 12.

Foto: Lars Sjögren

Saléninvest AB med dotterbolag Resultaträkningar (mkr)



Antal anställda i Saléninvest AB med dotterbolag

1975 års resultat, som nu föreligger avspeglar de dåliga tiderna. Efter avskrivningar och räntor samt inklusive vinsten från försäljning av fartyg har verksamheten i koncernen 1975 gett ett överskott på 63 miljoner kronor. Motsvarande siffra för 1974 var 315 mkr. I dessa belopp inkluderas inte resultatet i Götaverken, vilket på grund av överlåtelsen av aktiemajoriteten till staten fr.o.m. 1975 ej räknats med i koncernresultatet.

Med hänsyn till det synnerligen besvärliga marknadsläget inom snart sagt alla sektorer av shipping får resultatet betraktas som tillfredsställande. Jämfört med 1974 är försämringen dock mycket stor.

Den stora förändringen ligger naturligtvis främst på tank. Allt fler fartyg fick under årets lopp läggas upp, så att vid årsskiftet 13 av 16 fartyg var upplagda eller utan sysselsättning.

För torrlast och kyl var marknaden också sämre men inte på samma drastiska sätt. På kylsidan har vi istället haft större problem genom att vår samarbetspartner, Maritime Fruit Carriers (MFC), som en följd av sjöfartskrisen råkat i allvarliga finansiella svårigheter med kvarstad på fartyg och andra problem som följd, vilket förryckt arbetet i Salén Reefer Services (SRS).

Även verksamheten i Tor Line präglades av konjunkturläget. Här lyckades man dock hyra ut det överflödiga tonnage för trafik på Mellersta Östern till goda frakter.

	1975	1974	Diff %
Saléninvest	25	21	+19
Rederierna inkl Tor Line	2 342	2 427	— 4
Salén & Wicander	374	323	+16
Mäkleri m m	34	31	+10
Summa	2 775	2 802	— 1

Varvsfrågorna blev under 1975 föremål för omfattande diskussioner, som i december ledde till en överenskommelse med staten om ett ökat statligt engagemang i Götaverken samt en samordning av nybyggnadsverksamheten mellan Eriksberg och Götaverken. Sedan avtalen nu slutligt godkänts av riksdagen har Saléninvests engagemang i Götaverken reducerats till 49 %.

Den nya ägarbilden är ett uttryck för att vår egen finansiella styrka ej räckte till att ensamma klara Götaverken genom varvskrisen. Det betydande engagemang vi har kvar visar å andra sidan vår vilja att även i fortsättningen göra en insats för svensk varvsindustri.

Den lösning som uppnåtts är enligt min uppfattning tillfredsställande. De resurser som staten representerar och det affärskunnande som finns

hos enskilt näringsliv är en nödvändig kombination i det krisläge varvsnäringsen nu befinner sig. Götaverken av idag är en modern industri med yrkesskicklig personal, som har goda förutsättningar att bli en slagkraftig enhet när samordningen och kapacitetsminskningen väl är genomförd. Stora investeringar har gjorts som var nödvändiga men som också ger varvsgruppen möjligheter att leva vidare.

Salén & Wicander har haft ytterligare ett år av intressant utveckling och goda resultat. Gruppen fortsätter att ta över ansvaret för affärer vi sätter igång utanför de traditionella sektorerna, senast genom övertagandet av energiverksamheten.

Våra olika satsningar inom livsmedelssektorn går bra och vi har anledning att hoppas på ytterligare framgångar på detta område.

Trots de svåra problem som vissa delar av koncernen lever med är min framtidssyn inte dyster. Konjunkturen har förbättrats snabbare än väntat och har dragit med sig en ökad aktivitet. Den förväntade konjunkturuppgången liksom den snabbt ökande oljekonsumtionen i USA ger anledning till viss optimism för utvecklingen på fraktmarknaden.

Vår prognos för 1976 pekar på en förlust för rederiverksamheten om drygt 100 mkr efter avskrivningar och räntor, som dock torde kunna kompenseras av resultattillskott från övriga verksamhetsgrenar samt vinst från fartygsförsäljningar och andra extraordinära inkomster.

Den värsta tiden tycks vara över nu och de positiva tecken jag nämnt gör att vi bör kunna se framtiden an med viss tillförsikt.

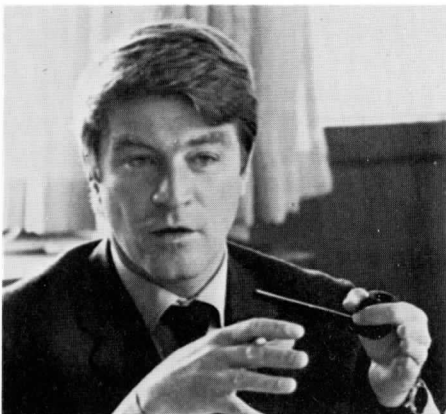
Sten Sten

Saléninvest AB med dotterbolag Omsättning fördelad på rörelsegrenar

	1975	1974	Diff %
Kyldivisionen	1 077,3	1 127,0	— 4
Tankrederiet	198,7	368,6	—46
Torrlastrederiet	207,8	297,1	—30
Tor Line (33,3 %)	97,1	88,6	+10
Summa	1 580,9	1 881,3	—16
Götaverken		(1 658,5)	
Salén & Wicander	235,6	182,3	+ 29
Mäkleriföretag	8,7	11,8	—26
Övrigt	5,0	4,9	+ 2
Avgår intern-omsättning	—9,0	—8,5	
Summa	1 821,2	2 071,8	—12

Bolagsstämma i Saléninvest AB

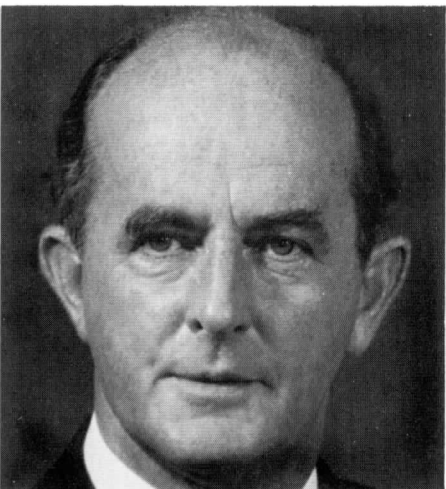
Vid ordinarie bolagsstämma i Saléninvest AB för räkenskapsåret 1975 beslutades om samma utdelning som för 1974, d v s 10 kronor per aktie. Ordinarie styrelseledamöterna Peder Bonde, Rolf Deinoff, Jacob Palmstierna, Christer Salén, Sven H Salén och Sture Ödner omvaldes och till nya ordinarie styrelseledamöter valdes direktör Sigvard Bahrke, viceamiral Bengt Lundvall och direktör Ove Sundberg.



Sigvard Bahrke



Ove Sundberg



Bengt Lundvall

1975 bra år för Salén & Wicander

Salén & Wicander-koncernen redovisar för 1975 en fortsatt positiv utveckling. Trots den allmänna lågkonjunkturen och de krisbetonade förhållandena inom rederinäring och varvsindustri, vilket drabbat en del av S & W-koncernens produkter, ökade omsättningen från 182,3 mkr 1974 med 29 procent till 235,6 mkr. Ungefär halva omsättningsökningen är hänförlig till volymändring. I koncernen ingår numera hälftenägda AB Siwertell (fartygsslossningsanläggningar, omsättning 6,3 mkr), men däremot ej Cargolux Airlines International (ägarandel 33 procent) som separat redovisar en omsättning om 163,2 mkr, en ökning med 52 procent. Ytterligare DC8—63F-kapacitet har ökat produktionen med 30 procent till 256 milj. tonkm.

Omsättningsökningen i koncernen har ej helt kunnat kompensera allmänna kostnadsökningar inklusive försämrat finansiellt netto samt ökat avskrivningsbehov p.g.a. nyinvesteringar.

Koncernresultatet efter finansiella intäkter och kostnader blev 20,4 mkr (förra året 23,6 mkr). Resultatet i Cargolux blev trots obetydligt nettoresultat mycket tillfredsställande om hänsyn togs till den snabba avskrivningen av "hyrköpta" flygplan och den nybyggda hangaren på Findels flygplats i Luxemburg.

Ungefär halva resultatet är hänförligt till divisionen för egen teknik (S & W

Marin AB, Ekensbergs Mekaniska Verkstad AB, S & W Terminals-system AB, Salén Vattenvård AB och AB Siwertell), där de två förstnämnda bolagen är främsta bidragsgivare. Bildivisionen (Toyota Autoimport AB och AB A. Wiklund) har expanderat under 1975 med en ökad andel (2,6 procent av den rekordstora nybilsförsäljningen i landet under 1975) och bidrar med ungefär 1/3 av koncernresultatet. Av övriga bolag ger också agenturverksamheten (S & W Teknikimport AB) ett i förhållande till omfattningen mycket gott resultat (ca 1,5 mkr).

Koncernens resultat har i huvudsak (15 mkr) disponerats i form av koncernbidrag till moderbolaget Saléninvest AB.

De till Salén & Wicander-koncernen mot slutet av året från moderbolaget överförda energiengagemangen (andelar i två oljeborrtorn av Jack-up-typ, varav ett nyligen levererats, samt intressen i en nyligen påbörjad oljepropektering utanför Filippinerna och i Petroswede AB) har ej påverkat koncernens resultat 1975. Under 1976 däremot kommer ett förutsett något lägre rörelseöverskott från koncernens traditionella verksamhet att i huvudsak disponeras för dessa nya tunga engagemang.

Resultatet för första tertialet 1976 motsvarar väl det budgeterade.

Standard Oil in i Reed Bank-konsortiet

Det svenska konsortiet för oljepropektering utanför ön Palawan vid Filippinerna — Salén Energy AB/Rederi AB Salénia, Svenska Tändsticks AB (STAB), KemaNord och Oil Explo-Gruppen — har slutit ett avtal med Amoco Philippine Petroleum Company, ett dotterbolag till Standard Oil of Indiana, USA. Genom avtalet har Amoco förvärvat ett betydande intresse i konsortiet och Amoco åtar sig senare det fortsatta prospekteringsarbetet i koncessionsområdet.

De filippinska myndigheterna har godkänt det amerikanska företags inträde i konsortiet.

Borrningarna äger rum på Reed Bank cirka 150 miles från Palawan och alltså inom den 200 miles ekonomiska zon, vars inrättande stöds av majoriteten av FN:s medlemmar och som kan bli ett resultat av FN:s havsrättskonferens.

Folkrepubliken Kina har dock i det officiella regeringsorganet Folkets Dagblad nyligen hävdad att hela Sydkinesiska sjön inklusive Reed Bank "alltid tillhört kinesiskt territorium". Uttalandet nämner speciellt ögruppen Spratley, vars väsentliga del ligger cirka 200 miles sydväst om Reed Bank.

Reed Bank omfattar inga öar och den omges på alla sidor av djupvatten så att den inte kan anses naturligt sammanhänga med någon av öarna.

De filippinska myndigheterna hävdar med bestämdhet att Filippinerna har rättigheter att utnyttja Reed Bank och Filippinerna kontrollerar också de två öar som ligger närmast banken samt dessutom tre andra öar i närheten. Taiwan kontrollerar en ö och Vietnam de återstående, medan Kina gör anspråk på samtliga.

Saléninvests flotta den 31 december 1975

KYLREDERIET	Tdw	Byggn. år	Kubikfot	TORRLASTREDERIET	Tdw	Byggn. år		Tdw	Byggn. år
Cayman*)	8.965	1971	346.183	Bulkfartyg			Bulkfartyg, nybyggen		
Antilope (50 %)	8.625	1964	371.060	Nordanvik (50 %)	3.270	1960	NB 106*)	22.637	1976
Arawak (50 %)	8.456	1965	373.610	Scottish Wasa*)	15.912	1961	NB 107*)	22.637	1976
Ariel	8.400	1964	374.510	British Wasa*)	19.207	1969	NB 108*)	22.637	1977
Albany (50 %)	8.390	1964	376.510	Scandic Wasa*)	20.280	1963	NB 109*)	22.637	1977
Australic (50 %)	8.390	1965	376.510	Arctic Wasa*)	22.855	1973	Summa 4 fartyg	90.548	
Snow Flake	15.463	1972	611.615	Swedish Wasa*)	26.499	1975			
Snow Land	15.463	1972	611.600	Finnish Wasa*)	26.851	1966			
Snow Storm	15.463	1972	611.615	Nordic Wasa*)	27.300	1968			
Snow Ball	15.463	1973	611.615	Atlantic Wasa*)	30.470	1974	TOR LINE		
Snow Drift	15.463	1973	611.615	Pacific Wasa*)	68.820	1972	Passagerarfartyg		
Snow Hill	15.463	1974	611.615		261.464		Tor Britannia (33,3 %) ...	3.000	1975
Summa 12 fartyg	144.004		5.888.058	Malm/tankfartyg			Lastfartyg		
avgår externa				Singö*)	7.170	1962	Bandar Abbas Express		
andelar	— 16.930		— 748.845	Foglarö*)	12.770	1945	(ex Tor Dania) (33,3 %) .	7.362	1973
	127.074		5.139.213		19.940		Tor Finlandia (33,3 %) ...	7.126	1974
				Tweendäckade fartyg			Iranian Prosperity		
TANKREDERIET	Tdw	Byggn. år		Husarö*)	9.230	1961	(ex Nike) (33, 3 %)	5.679	1972
Sea Saga	36.510	1958		Segerö*)	9.280	1962	Kratos (33,3 %)	5.679	1973
Sven Salén	42.930	1958			18.510			25.846	
Sea Song	43.045	1959		Linjefartyg			Summa 5 fartyg	28.846	
Sea Sapphire	60.328	1963		Kungshamn*)	9.740	1958	avgå externa andelar	— 19.231	
Seven Seas	97.550	1967		Korshamn*)	12.980	1957		9.615	
Seven Stars	97.550	1967			22.720		Passagerarfartyg, nybyggen		
Sea Spray	121.185	1966		Summa 16 fartyg	322.634		Tor Scandinavia (33,3 %) ..	3.000	1976
Sea Sovereign	210.550	1969		avgår externa andelar ..	— 1.635		avgår externa andelar ..	— 2.000	
Sea Soldier (73 %)**) ..	255.350	1972			320.999			1.000	
Sea Splendour	255.350	1972							
Sea Scout (80 %)	256.050	1973							
Sea Swift (80 %)	256.050	1973							
Sea Saint (58 %)**)	350.770	1974							
Sea Scape (59 %)	350.770	1975							
Sea Stratus (59 %)	350.770	1975							
Sea Symphony (61 %***) .	350.770	1975							
Summa 16 fartyg	3.135.528								
avgår externa andelar	— 743.119								
	2.392.409								
Nybyggen									
Sea Serenade (68 %)	350.770	1976		Summa seglande tonnage exklusive externa andelar				2.850.097 tdw	
NB 556 (68 %)	350.770	1976		Summa beställt tonnage exklusive externa andelar				807.119 tdw	
NB 557 (68 %)*)	350.770	1977							
Summa 3 fartyg	1.052.310								
avgår externa andelar	— 336.739								
	715.571								

*) Ägt av dotterbolag
 **) Varav dotterbolag 3 %
 ***) Varav dotterbolag 4 %

Rederi AB Salénias flotta den 31/12 1975

	tdw	Byggn. år	kbft		tdw	Byggn. år
Kylfartyg				Passagerarfärja		
Argonaut	8.400	1964	374.510	Tor Britannia (33 1/3%) ..	3.000	1975
San Benito	8.400	1968	407.970			
San Blas	8.400	1968	408.400	Lastfärjor		
San Bruno (50%)	8.400	1967	407.970	Kratos (33 1/3%)	5.679	1973
Tasmanic (50%)	8.400	1967	407.970	Nike (33 1/3%)	5.679	1972
Atlantide	8.600	1960	359.767	Tor Finlandia (33 1/3%) ..	7.126	1974
Snow Crystal	15.463	1973	611.615	Tor Dania (33 1/3%)	7.352	1973
Snow Flower	15.463	1972	611.615			
Tankfartyg				FARTYGSKONTRAKT		
Dagmar Salén	60.328	1963		Tankfartyg		
Sea Spirit	121.185	1966		Nybyggnad 552 (12%) ...	350.770	
Sea Serpent	255.350	1971		Nybyggnad 556 (12%) ...	350.770	
Sea Swan	255.350	1971		Nybyggnad 557 (12%) ...	350.770	
Sea Soldier (8%)	255.350	1972				
Sea Saint (1%)	350.770	1974		Passagerarfärja		
Sea Scape (3%)	350.770	1975		Nybyggnad 608 (33 1/3%)	3.000	
Sea Stratus (3%)	350.770	1975				
Sea Symphony (1%)	350.770	1975				

T/T Sea Serenade

Byggnadsnummer 552

Dödvikt 357 100 tdw
Längd överallt 362,61 m
Längd mellan pp 350,00 m
Mallad bredd 60,00 m
Djupgående 22,36 m
Lastvolym max 442 000 m³
Pumpkapacitet 4x5 500 m³
Kontrakterad fart 15,5 knop

Huvudmaskineri: En Kockums-Stal-Laval ångturbinanläggning på cirka 40 000 ahk (29,4 MW) vid 86 varv per minut.

Fartyget är byggt till högsta klass i Lloyd's register med beteckning, + 100 AI, Oil Tanker, +LMC, UMS, IGS.

Det sjunde fartyget i Kockums serie 357.000-tonnare, t/t Sea Serenade, levererades den 26 maj till ett partrederi med Salénrederierna som huvudintressent. Sea Serenade har samma huvuddimensioner som sina systerfartyg Sea Saint, Sea Scape, Sea Stratus och Sea Symphony.

Fartyget är byggt i enlighet med FN-organet IMCO:s regler om tankvolym-begränsningar, vilka i korthet innebär att det tänkta maximala läckaget vid ett eventuellt haveri uppgår till 30 000 kubikmeter.

Sea Serenade har en omfattande elektronisk utrustning. Navigation och styrning sker med hjälp av Kockums byggdatorsystem, vilket också kommer att installeras i de två återstående Salénfartygen i den nuvarande serien. Till datorn är kopplade system för dödräkning, automatisk Decca-navigering, Fouling Calculator, bryggkontroll mm. En satellitmottagare är direkt ansluten till datorn. Anläggningen kompletteras vidare av ett Raytheon Collision Avoidance System, som är anslutet till Raytheon 3 och 10 centimeters radaranläggningar. Förutom indikator för Collision Avoidance finns en True Motion indikator. För ökad säkerhet finns också två gyrokompasser.

Sea Serenade är utrustad med Kockums Cargo Handling System, ett nyutvecklat system som elektroniskt fjärrstyr de hydrauliskt manövrerade lastoljeventilerna. För lasthanteringen finns också en Loadmaster On-Line Computer. Med On-linesystemet omvandlas automatiskt avlästa tanknivåer till vikter i tankarna. Loadmastern beräknar också långskeppspåkänningarna i skrovet.

Sea Serenade och



Sea Serenade döptes av Mrs Catherine King, maka till direktör George King, BP Tanker Co., London. På bilden ses gudmor tillsammans med varvschefen, Nils Hugo Hallenborg.

Sea Serenade är byggd för världsomspännande trafik till högsta klass i Lloyd's register.

Nyheter i Sea Serenade

Navigeringsutrustningen

Det integrerade navigationssystemet har utökats med en ny "rate-och girradiepilot" vilket medför att kursändringar kan anpassas bättre till rådande trafik. Desutom fungerar girregulatorn bättre vid störningar från vind, ström och litet vattendjup.

Ekolodet har anslutits till datorn.

Om handstyrning användes vid angöring och avgång övervakas rorsman av datorn, så att ny kurs uppnås inom en viss tid samt att en rak kurs hålles inom viss begärd tolerans.

Fartyget har även utrustats med dubbla gyrokompasser av märket Sperry MK 37.

Magnetkompassen är nu av märket Plath med tillhörande TMC-enhet som har korrektör för totalfel.

Lasthantering

Hydraulutrustning är nu av märket Navire med Kockums egen säkra El-styrning samt Norcons el-hydraul-omvandlare. Arbetstrycket är 180 kg/cm². De tidigare störande hy-



Sea Serenade på provtur

Forts. sid 8

Baltic Wasa levererade



Baltic Wasa döptes i Wismar av fru Raili Myllymäki, maka till chefen för Länsirannikon Voima O. Y., Björneborg, direktör Sakari Myllymäki.



Kaffehörna hos befälet

En förbättrad version av de s k OBC-fartygen från Mathias-Thesen-Werft i Wismar levererades den 31 maj till Saléns torrlastflotta. Det var m/s Baltic Wasa på 23 150 ton dödvikt, det första fartyget i en serie om fyra som rederiet beställt vid varvet. Fartyget är byggt till högsta isklass och är i stort sett av samma konstruktion och typ som rederiets framgångsrika bulkfartyg Arctic Wasa. Dödvikten är dock något mindre bl a som en följd av ökade isförstärkningar.

Baltic Wasa är i alla avseenden mycket välutrustad och är förstärkt för malmast i de fem lastrummen. Dessa är försedda med hydrauliska tvillingluckor och betjänas av fyra 25-tonns kranar, vilka är utrustade med Demag skopor.

Fartygets propellermaskineri är av typ MAN-DMR k8z70 120 E om 11 200 BHP vid 140r/m, byggt för fuel oil om 3 500 sek. Red.

Baltic Wasa har omfattande navigations- och radioutrustning, bl a 3 och 10 cm Decca radaranläggning med kollisionsmarkering och true motion samt dubbla ekolod med korskopplingsmöjlighet, dubbla gyrokompasser, väderfaximil etc. Fartyget är lättmanövrerat genom en ny, ställbar propeller, som är tillverkad i DDR, och en stark styrpropeller.

Baltic Wasa är byggd för världsomspännande trafik och till högsta

M/S Baltic Wasa

Byggnadsnummer 106

DW, metr. tons	23.150
L.o.a.	176,50 m
l.p.p.	167,40 m
beam	22,86
beam	22,86 m
depth	14,00 m
draft, summer freeb	10,10 m
cargo capacity, grain, cbf	1 060 900

Man Diesel engine type K 8 Z 70/120 E (built on licence)

BHP metric	11.200
rpm	140
speed, knots	15,5

klass i Norske Veritas samt med klassbeteckningen + 1A1 HC (2+4 empty) ICE 1A EO.

Sin första resa gjorde Baltic Wasa med kol från Polen till Nordspanien.



Interiör från manskapets dagrum



Baltic Wasa klar för leverans. Som synes är däckshuset en våning lägre än i systerfartyget Arctic Wasa.

draulpumparna har ersatts med kontinuerligt kapacitetsreglerade pumpar med mycket lägre ljudnivå.

»Loadmastern on Line» har utökats med en weightmaster vilket ger den fördelen att vilken tank som helst av de 33 som är anslutna on line kan direkt följas i viktenheten Mton. Man blir därmed mindre beroende av ullagetabeller.

Skrovet

Sea Serenade skiljer sig från sina systerfartyg i 350.000-tonsserien beträffande tankindelningen. Sea Serenade har 9 centertankar med 11 vingtankar på var sida. Långskeppsskotten har flyttats in närmare CL och går nu kontinuerligt genom pumprummet in i maskinrummet.

Det tidigare arrangemanget med sloptanken placerad på babordssidan av pumprummet är på Sea Serenade flyttad till centertank 9, vilket ger fördelen av släta skott utan några longitudinaler och skottstag och förklar slutrengöring av tanken.

Sektionsbyggnaden på Sea Serenade anpassades till Kockums nya svetsline, vilken kan ta sektioner till en längd av 25 meter istället för tidigare endast 15 meter. Samtidigt ökades avståndet mellan vebbramarna från 5 till 6 meter, vilket positivt kan påverka tankrengöringen genom mindre skuggade ytor.

Styrmaskin

En ny konstruktion av styrmaskin, dock från samma tillverkare som från Hastie har installerats. Den skiljer sig bland annat till det yttre genom en mer kompakt form, vilket kunnat erhållas genom att man fördubblat hydrauloljetrycken för rodermanövreringen. Reg-

lermässigt har arrangemanget ändrats från ett "double-loop" till ett "single-loop"-system, vilket i princip betyder att man elektriskt styr hydraulpumparna direkt i stället för via ett servosteg. På detta sätt har man kunnat minska dödbandet i styrningen.

Akterstävslagring

Med anledning av erfarenheter från tidigare installationer i samma fartygs-serie och allmänna farhågor med ett konventionellt vitmetallslager för propelleraxelns genomgång av skrovet för fartyg av denna storlek har Sea Serenade utrustats med ett glidlager av plasttyp. Den korta tid som fartyget hittills varit i drift inklusive provtur har enbart gett positiva omdömen om materialet.

Förutom lagermaterial har även aktra tätningssammansättningen kring axeln vid lagret ändrats gentemot tidigare installationer. Tätningens uppgift är att förhindra läckage av sjövattnet in till lageroljan eller vice versa. Antalet tätningar har utökats från 3 till 4 st.

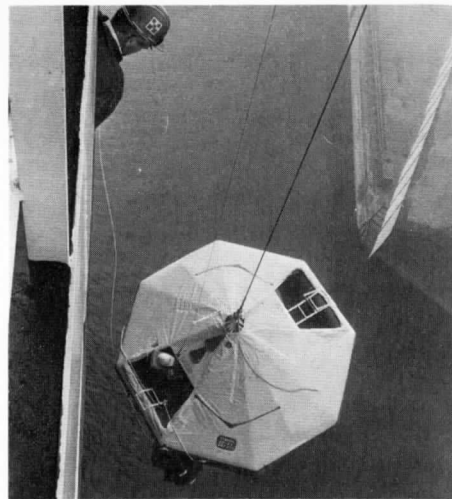
Nämnas kan att det nya lagermaterialet tål en viss vatteninblandning i smörjoljan.

Bunkerkvalitet

Eftersom vi i framtiden kan förvänta oss högviskösare brännoljor till sjöss, har ett system för ständig cirkulation av oljan i transferrörledningarna installerats. Detta för att förhindra stelning av oljan mellan transferpumpningarna. Med denna installation bör bunker-kvaliteter på upp till 6000 sRI kunna användas.

Nytt räddningssystem

Sea Serenade har på prov försetts med ett däckarrangemang för sjö-



Flotten firas med en hastighet av 30 m/min

sättning av uppblåsbara räddningsflottar. På vardera sidan av fartyget (C-däck) har monterats en specialutrustad kran från Davit Co. i Holland. Flottarna förvaras under särskilda huvar intill kranen.

Vid en nödsituation lyfter man bort huven, kopplar loss kedjan som fungerar som reling, fäster kroken i flotten — vilken fortfarande ligger i ett paket — och svänger ut kranen över däckskanten. Därefter drar man i en rödmarkerad tamp och flotten blåses upp. Flotten hålls i position med hjälp av tampar som tidigare surrats vid därföravsedda fästansordningar i däck.

Man kan nu äntra flotten och kasta loss. Från position i flotten utlöser man nedfirningen genom att dra i ett handtag, som är kopplat till kranens automatik. När flotten nått vattenytan lösgör man den från kroken genom att dra i en tåt. Denna procedur kan upprepas tills sista man lämnat fartyget.

Flotten har levererats av A/S Nordisk Gummibådsfabrik i Esbjerg.



För tankrengöringen har installerats Gunclean av 3000- resp. 5000-serien, vilka är en vidareutveckling av äldre senior- och juniortyperna.

Sea Serenade fraktad

Sea Serenade har nu tack vare en återhållsam befraktningspolitik från rederiets sida den 28 juni fraktats för full last med crude-oil från Ras Tanura till Freeport, Bahamas, till frakten WS 26 1/4 för räkning Chevron Transport Co, San Francisco.

Marknaden, som vid tillfället för fartygets leverans från Malmö var omkring WS 27 för denna typ av tonnage med snar lastning, sjönk därefter till en nivå som vid midsommarhelgen låg vid WS 20.

Det kan även nämnas att Sea Serpent på 255.350 tdw samtidigt fraktades för räkning Ashland Oil, Inc., Ashland, Kentucky, till WS 28 från P. G. till Curacao.

Kyl

Kylmarknaden har under april, maj och första halvan av juni varit mycket fast och vi kan med glädje konstatera en hel del goda avslut som också har resulterat i att SRS resultat ligger betydligt över det budgeterade.

Vi kan också med glädje konstatera att årets Sydafrika-säsong till Europa har varit mycket gynnsam med snabb lastning och lossning. Dessutom blev vi ombedda att transportera betydligt större kvantiteter än ursprungligen kontrakterats. Ett annat intressant område volymmässigt har varit banantrafiken från Filippinerna och Japan där vi under maj månad lastade 8 fartyg mot beräknat 4.

SRS har under den gångna perioden arbetat under besvärliga villkor p.g.a. finansiella svårigheter för Maritime Fruit Carriers. Ett antal fartyg tillhörande MFC har under kortare och längre perioder blivit arresterade (kvarstad) i olika hamnar, vilket självfallet har resulterat i stora svårigheter. Vi har dock från våra större kunder fått stor förståelse för de svårigheter vi haft och även om vi i vissa lägen har varit något försenade med fartygen har våra kunder visat stor tolerans.

Högsäsongen är nu passerad och vi kan självfallet skönja en viss fraktnedgång men vi tror dock att andra halvåret 1976 kommer att bli betydligt bättre än samma period 1975. Vi hoppas därför att vårt resultat kan ytterligare förbättras.

Tank

Spekulationerna om oljeprishöjningar från den 1 juli före OPEC-mötet i Bali den 27 maj samt konsumtionsökningar i USA och Europa orsakade en ökad aktivitet på tankmarknaden. Detta medförde att man under maj månad på den öppna marknaden fraktade närmare 12 miljoner ton från Persiska Viken mot 8,8 under april. Då prishöjningar ej blev aktuella har marknaden naturligt nog försvagats och följaktligen inneburit fraktför-sämringar för det prompta tonnage.

Persiska Viken

Det har varit en jämn och efter omständigheterna relativt bra marknad för tonnage i 250.000-tonsklassen och frakterna nådde sin höjdpunkt i slutet av maj då man kunde erhålla WS 34,5. Denna frakt torde för de flesta rederier lämna ett bidrag till amorteringar och räntor med ca 10.000 kr per dag. Nu har frakterna betydligt försämrats och oljebolagen kan erhålla tonnage av

samma storlek till WS 20/22,5, vilket är betydligt under uppläggningsnivå. Sedan föregående rapport har vi fraktat Sea Stratus för en resa från Persiska Viken till Europa till WS 27 samt en av våra inbefraktade 90.000-tonnare från samma lastningsområde till USA till WS 65. Tonnage av samma storlek har nu accepterat WS 42,5.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Trots att det även inom denna lastningssektor varit stor efterfrågan på tonnage har fraktnivån endast marginellt kunnat höjas. 80.000-tonnarna som tidigare kunde erhålla WS 40/45 förbättrade i slutet av maj denna fraktnivå till WS 55 och nu betalas WS 50/45.

Karibiska Havet

Den senaste tiden har den amerikanska kustmarknaden aktiverats genom att priset på olja från Venezuela höjes fr.o.m. den 1 juli. Fartyg i storlekar 35.000 ton har fått WS 125, 40.000-tonnare WS 110 och 80.000-tonnare, som endast under speciella fall p.g.a. sin storlek kan sysselsättas på denna marknad, har erhållit WS 65.

Periodmarknaden

Petrofina har fraktat en 209.400-tonnare för 10 års timecharter med leverans hösten 1976 till en genomsnittsfakt av \$ 1.65 vilket motsvarar WS 43. I övrigt har intresset varit störst för mindre moderna motortankfartyg. Ett fartyg på 36.821 ton, byggt 1975, 15,5 knop på 40 tons HVF + 1 ton diesel, har fraktats för 1/2/3 års timecharter. Första året till \$ 4.10, andra året till \$ 5.15 och för det tredje året \$ 6.20. Exxon tog en 63.000-tonnare för 3,5 års timecharter med leverans i juni till \$ 2.90 och ARCO fraktade ett fartyg på 121.551 ton för 12 månaders timecharter med leverans i juli till \$ 1.12,5.

Torrlast

Fraktmarknadssituationen har långsamt förbättrats och spannmålsbefraktarna har varit aktiva under hela våren. Malskeppningarna har även de aktiverats och börjar konkurrera med spannmålen om rederiernas fraktutrymmen. Kolskeppningar ligger däremot fortfarande kvar på en låg nivå.

I juni erhåller ett panmax-bulkfartyg \$ 2.50/3.00 i t/c för en transatlantisk rundresa, vilket ger täckning för de rörliga kostnaderna och ett bidrag till de fasta kostnaderna. Motsvarande t/c-frakt i februari var \$ 1.40.

Det ojämviktsläge som rått mellan

Far East och Atlanten är nu så gott som överbryggt. Fraktavsluten från de stora sjöarna som i början av säsongen var mycket goda har avmattats. Den sydamerikanska marknaden, som redan från säsongstart var stark, har visat tendenser på en försvagning.

Enligt rapporter lär den sovjetiska sådden drabbats av ännu svårare frost än vad som var fallet 1975. I dagarna befinner sig en sovjetisk delegation i Washington för ytterligare köp av spannmål. Resultatet av dessa förhandlingar väntas få en positiv effekt på marknaden.

Under sommaren torde det emellertid icke ske några större förändringar i marknaden, men under hösten kan man hoppas på en uppgång som en följd av en allmän förbättring av det ekonomiska läget.

Kungshamn såld

M/S Kungshamn om 9 740 ton dödvikt har av Salénrederierna AB sålts till rederiet N.J. Andriolopoulos S.A., Piraeus, Grekland. Fartyget kommer att överlämnas till de nya ägarna i Hamburg i början av juli.

Kungshamn byggdes 1958 till ett partrederi i Helsingborg och erhöll då namnet Otto Banck. 1963 döptes fartyget om till Rhodos i samband med att det gick in i långtidscharter för Hillerströms Rederi i Helsingborg. 1966 såldes fartyget till Brodinrederierna och fick namnet Margareta Brodin. När Brodins 1971 fusionerades med Saléns ändrades namnet slutligen till Kungshamn.

Fartygets nya namn blir m/s "Io". Saléns har chartrat tillbaka fartyget för en period av två år. Avsikten är dock inte att Io under den tiden skall fortsätta att gå för Svedel Linjen.



Kungshamn, som de senaste åren trafikerade Svedel Linjen, ses här under lastning i en ostafrikansk hamn.

Kungen invigde Götaverken Cityvarvet

Med kanonsalut och fartygsvisslor invigdes Götaverken Cityvarvet den 11 juni av kung Carl XVI Gustaf i närvaro av bl.a. statsrådet Rune Johansson och landshövding Erik Huss. Drygt 500 gäster och anställda vid varvet följde invigningsceremonierna, som var förlagda till den nya, stora Polen-dockan. Redan ett par veckor tidigare hade Cityvarvet visats för de anställda med anhöriga vid en familjedag, som lockade nära 8.000 besökare.

Kungen med sällskap anlände till Cityvarvet ombord s/s Ejdern, ett ångfartyg som byggdes av Götaverken redan 1880 på just den plats där Cityvarvet nu ligger. På kvällen följde middag på Liseberg för nära 800 gäster, representerande rederier, klassnings-sällskap, varv, försäkringsbolag och andra företag med anknytning till sjöfartsnäringen samt representanter för myndigheter i ett flertal främmande länder, däribland Sovjet och Polen.

Med den stora flytdockan, som både genom sin storlek och sin konstruktion är unik, och med den stora mångsidigheten i kunnande och utrustning är Cityvarvet nu ett av världens bäst utrustade reparationsvarv, och även ett av de största.

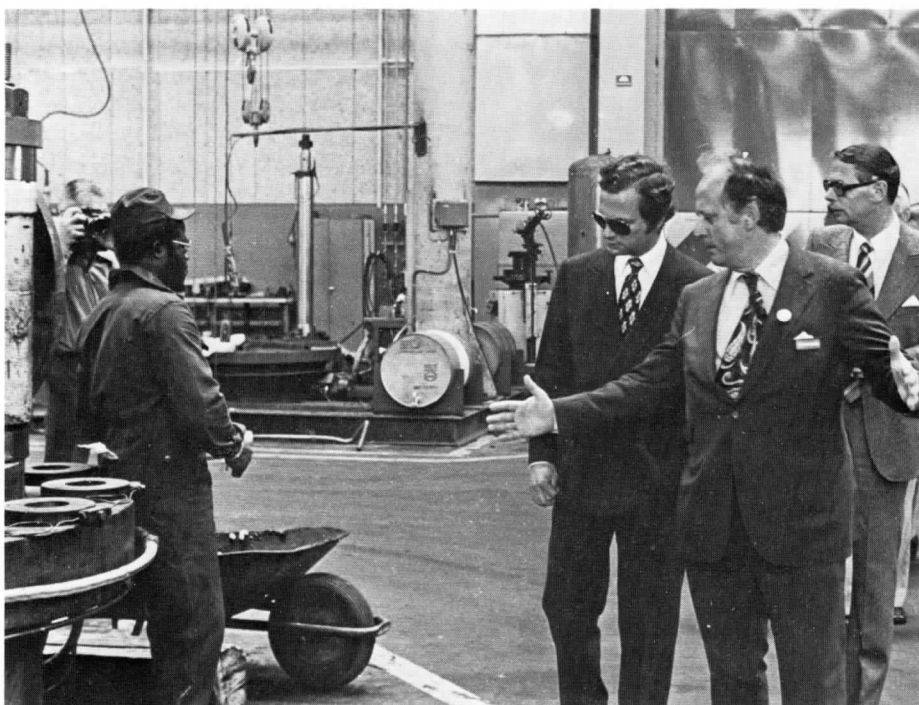
Vid uppbygganden av det nya varvet har Götaverken eftersträvat framför allt snabbhet och mångsidighet. Genom en hög grad av mekanisering, även av sådana arbeten som traditionellt varit tidskrävande manuella jobb, skär Cityvarvet ned tiderna för reparationsarbeten och vinner samtidigt en betydligt bättre arbetsmiljö. Genom mångsidigheten, med stor kapacitet för såväl skrov- som maskinarbeten, riktar man bl.a. in sig på stora uppgifter av typ ombyggnader och förlängningar. Redan under uppbyggnadsskedet har Cityvarvet utfört flera sådana stora arbeten.

En annan specialitet för det nya varvet är stora skrovarbeten: hela produktionsgången från plåtverkstad över lyft- och transportredskap till dockorna är planerad för att varvet skall kunna bygga och hantera ovanligt stora fartygssektioner.

Organisatoriskt är Götaverken Cityvarvet en i stor utsträckning självständig resultatenhet inom Götaverken. Nära knutet till Cityvarvet är Götaverken Finnboda i Stockholm, och dessutom sker samarbete med reparationsavdelningarna vid Götaverken Öresundsvarvet och Götaverken Sölvesborg.



Kungen på väg till invigningen av Cityvarvet. Till höger om kungen ses Sture Ödner och Hans Laurin och framför dem industriminister Rune Johansson. Bakom kungen skymtar statssekreterare Tony Hagström och fru Eva Ödner.



Kungen besöker motorverkstaden med Thorsten Andersson som sakkunnig ciceron.

När det nya Cityvarvet nu är färdigt markerar det avslutningen av en period av snabb förändring och modernisering av reparationsvarven i Sverige: inom samma koncern finns nu samlade fyra reparationsvarv som kan erbjuda service både på Sveriges ostkust, sydkust och västkust, och i Göteborg har två medelstora traditionella reparationsvarv ersatts av ett stort och modernt.

För Göteborg betyder det nya Cityvarvet en industrisanering av unik omfattning, och att det centralt i staden har skapats nya arbetstillfällen för tusentals varvsarbetare.

I samband med invigningen av Cityvarvet hölls tal av bl a Sture Ödner och Hans Laurin. Deras tal återges här i oförkortat skick.

Sture Ödner:

I dagarna har riksdagen godkänt den affär som industridepartementet och Saléns gjorde upp i december i fjol. Senast den 1 juli i år kommer aktiemajoriteten i Götaverken att övergå till staten. Saléns kommer att kvarstå som en stor minoritetsdelägare med 49 procent av aktierna.

Götaverkens och Saléns öden har under fem år varit nära förknippade. Det har varit en arbetsam tid men samtidigt oerhört spännande och lärorik ur många aspekter.

Det faller sig naturligt att idag, när så många av de inblandade finns närvarande, se tillbaka hur det gick till då Saléns gick in i Götaverken-affären och även se tillbaka på utvecklingen som vi varit med om fram till dagens ändrade ägaresituation.

Det hela gick mycket snabbt. Vi blev uppringda i mars 1971, den 3:e tror jag, av dåvarande riksbankschefen Per Åsbrink, ordförande i 1971 års varvskommission, som tillsatts för att lösa Götaverken-krisen, och tillfrågade om vi var intresserade av att medverka i en rekonstruktion av Götaverken.

Vi var minst sagt förvånade över att bli tillfrågade — med tanke på vår ringa erfarenhet av i första hand varvs- och industriproduktion — men samtidigt, förmodar jag, också något smickrade. Vi kände att vi inte kunde viktiga områden i branschen, frågetecknen i Götaverken var många, men vi ville ändå gripa oss an utmaningen, som innebar att hjälpa Sveriges största varv på fötter.

Den 26 mars lämnade vi en preliminär utfästelse att gå in i Götaverken; den 16 april kunde vi efter ett hektiskt utredningsarbete bekräfta vårt åtagande till varvskommissionen — detta trots att tillståndet i Götaverken var betydligt sämre än vi ursprungligen hade föreställt oss.

De marknadsförutsättningar som gällde då vi gick in i Götaverken ansåg vi gynnsamma. Varvsindustrin hade visserligen vuxit mycket kraftigt under efterkrigsperioden men tillväxttakten hade i huvudsak som vi såg det bestämts av världshandelns snabba tillväxt. Inte minst hade oljetransporterna haft en avgörande betydelse. Framtiden såg

positiv ut. Framför allt gällde detta oljetransporterna där USA:s ökade importbehov borde få ett stort genomslag på fraktmarknaden och därmed också på sikt på varvsindustrin. Götaverkens specialisering på tankers föreföll fördelaktig.

Saléns hade dessutom vid denna tidpunkt ovanligt goda resurser såväl personellt som finansiellt. Vi hade under hösten 1970 och våren 1971 slutit en rad fina tankkontrakt, som gav en säker och god inkomst under de närmaste tre åren.

Som nu alla vet inträffade en fundamental förändring i förutsättningarna för den internationella ekonomin och världshandeln genom oljekrisen 1973 och de åtföljande mycket kraftiga prishöjningarna på olja. Följden blev att oljekonsumtionen kraftigt påverkades i negativ riktning vilket i sin tur skapade en kris för sjöfarten. Genom att rederierna drabbades upphörde nybeställningarna till varven och de orderstockar som varven hade skaffat sig under den senaste högkonjunkturen håller nu på att successivt betas av.

Hade vi kunnat förutsäga oljekrisen, hade vi kanske ej gått in i Götaverken-affären. Hade någon kunnat ana sig till den efterföljande valutakrisen torde beslutet varit än mera lättfattat. Tyvärr anade varken vi eller all tillgänglig expertis hur valutorna skulle utveckla sig. Under de år vi varit med har valutaförlusterna uppgått till cirka 500 milj. kronor vilket blivit en bidragande orsak till att vi ej klarat att ensamma ro iland Götaverken-affären.

Det är med vemod som vi har lämnat över det avgörande beslutsfattandet i Götaverken men ekonomiska realiteter kan man inte bortse från. Med den sjöfartskonjunktur vi har, klarar vi oss som sagts ej ensamma och då måste omsorgen om jobben gå främst.

Ett speciellt problem, som vi kanske underskattade, var och är alltså de nationalistiska inslagen i varvsindustrins utveckling. Politiska ambitioner och även prestige hade påverkat utbyggnaden av världens varvsindustri och många länder hade ambitiösa utbyggnadsplaner. När sådana faktorer kommer in i bilden är risken stor för att överkapacitet skapas vilket i sin tur tvingar fram olika subventioner för att undvika mer eller mindre svåra sysselsättningsproblem.

Varvskapaciteten i världen är idag mycket överdimensionerad, vilket just nu skapat en prisbild för nya fartyg som gör det omöjligt för svenska varv att

teckna lönsamma kontrakt. Dessutom är redarnas situation sådan att man i många fall söker dra sig ur de kontrakt man ingått med varven. I vissa fall söker mindre nogräknade redare utnyttja situationen genom att på ett affärsmoraliskt förkastligt sätt ifrågasätta ingångna avtal. En anpassning av produktionskapaciteten i världen till rådande behov är en nödvändighet. Krisen har, liksom 1971, aktualiserat tanken på ett närmare samarbete mellan de svenska varven. Nu blir det gjort. Statens övertagande av Eriksbergs Mekaniska Verkstad var början till den samordning av varvsverksamheten i Göteborg, som slutförts genom Götaverken-affären.

Helt självklart är den primära målsättningen att rädda jobben för de flesta inom varven. Det är min uppfattning att det grepp som svenska regeringen nu har tagit är helt riktigt och vi hade all anledning att medverka.

Problemet är nämligen av en sådan storleksordning för Sverige att det är nödvändigt att en för samhället riktig lösning uppnås. Detta är ej en fråga som kan knytas till diskussioner om privat eller statsägt näringsliv. För ett så litet land som Sverige krävs här en gemensam insats. Vi tror att näringslivets affärsmässiga know-how i kombination med samhällets resurser kan skapa förutsättningar för den bästa lösningen av varvsproblemet.

Även om vi befinner oss i en mycket djup lågkonjunktur så ser man idag tydliga tecken på en uppgång. De värsta pessimisterna, som såg en oförändrat dålig tankmarknad räcka ända fram till 1985, har nu kommit in på 70-talet. Själv tror jag som jag även tidigare sagt, på en förbättring redan 1977/78. Speciellt utvecklingen i USA är åter intressant där kombinationen av en minskad intern oljeproduktion och kraftigt stigande oljekonsumtion kan ge positivare effekter, än vi i dagens dystra läge föreställer oss.

Det är min förhoppning att den anpassning, som nu håller på att ske internationellt inom varvsindustrin, skall fortsätta och att en balans skall uppnås.

Man kan också hoppas att krisen manar till eftertanke hos näringsens företrädare och regeringar runt om i världen, så att vi framöver slipper att få se en varvspolitik baserad på nationell prestige. Sveriges planering tycker jag manar till efterföljd, ej till kritik.

Forts nästa sida

Den friska satsning i personal och pengar som vi gjort här vid Götaverkens reparationsvarv skall i första hand ses som ett tecken på att vi tror på denna verksamhet på sikt och att det finns behov av ett modernt reparationsvarv i denna del av Europa. Det är alltså min uppfattning att man med tillförsikt kan se fram mot resultatet av den investering som här har gjorts. Vi bör också ha i minnet den osedvanligt kraftiga inflation som vi haft, vilken gör att vi har en anläggning som kanske skulle kosta uppemot 50 procent mer att bygga idag.

Jag anser att det nya Cityvarvet är en bra representant för Götaverken av idag. Vi har här en yrkesskicklig personal, tekniskt sett moderna och miljövänliga anläggningar samt en effektiv administration och planering. Med dessa förutsättningar bör vi kunna rida ut den storm vi befinner oss i och kunna ta till vara den högkonjunktur som kommer.

Min förhoppning är att den insats som gjorts av alla Er som jobbat med att förverkliga det nya Cityvarvet kommer att få den framgång som detta impo-nerande arbete förtjänar.

Hans Laurin:

Under decennier har tyngdpunkten i varvens investeringar gällt anläggningar för att bygga nya fartyg. Underhåll och reparationer har ofta setts som en andrarangsuppgift. Detta har väl gått an tidigare, men nu och i framtiden krävs specialanläggningar. Även reparationsvarv måste till sin struktur och utrustning vara specialinriktade för att snabbt och effektivt kunna ta på sig de mest skiftande uppdrag — från normalt underhåll till komplicerade ombyggnader, som till omfång och svårighetsgrad nalkas nybyggnation. Vi måste ha en sådan kapacitet att vi kan hålla korta leveranstider och ändå lämna ifrån oss ett arbete av högsta klass.

Det finns några få sådana varv i Fjärran Östern och Väst- och Sydeuropa. I norra Europa är det först med Götaverken Cityvarvet som sjöfarten nu fått ett sådant specialistvarv. Vi inom Götaverken är övertygade om att Cityvarvet med sina stora resurser kommer att bli en väsentlig tillgång för de rederier som trafikerar våra nordliga farvatten.

Det egentliga utredningsarbetet kring det varv vi idag inviger började redan 1971. Initiativet kom från Eriksbergs verkställande direktör Bengt Eneroth,

som föreslog att vi skulle slå ihop våra påsar och bygga ett gemensamt reparationsvarv eftersom bådas anläggningar var för små och för gamla. Götaverken höll en markoption på Björkö som vi emellertid inte vågade utnyttja då broförbindelse inte kunde utlovas under överskådlig tid. Eriksberg och vi bad då Göteborgs förre hamndirektör Stig Axelsson att bli gemensam utredningsledare och finna både lämplig omfattning och rätta platsen för ett varv, där framtidens miljontonnare kunde dockas. Vi fann väl i och för sig den rätta platsen i en vik här på Hisingen, men våra marknadsundersökningar fick oss att kliva ned från ambitionen att klara av de allra största fartygen eftersom de inte kunde väntas till våra vatten i tillräckligt antal.

Det beslutet känns speciellt riktigt idag och när vi väl gått ner en storleksklass talade mycket för att inte bygga helt nytt utan utnyttja användbara delar av detta område, främst kajer och plåtverkstaden samt Lindholmens torrdocka.

Men det fick också Eriksberg att finna det naturigare att sälja sin reparationsrörelse än att ha 50 % i ett gemensamt varv. I juni 1973 köpte Götaverken sålunda Eriksbergs reparationsrörelse med två stora flytdockor och arrenderade Lindholmens torrdocka. Vi fick husera i två år på Eriksberg under utmärkt samarbete och flyttade den delen över hit först hösten 1975.

Att vi förlade varvet hit är vi inte ledsna för. Seglationsförhållandena i hamnen lämpar sig väl för fartyg upp till 200.000 ton. Arbetsplatsen ligger centralt och i tider då hamnverksamheten flyttar utåt till älvmynningen hoppas vi Cityvarvet skall ge liv och rörelse här inne i centrum av Göteborg.

Denna plats är historisk varvsmark. Skotten Alexander Keiller startade visserligen sin verkstad på andra sidan älven år 1841. Men 1855 köpte han detta markområde, Lundbyvassen, och år 1869 byggde han sitt första fartyg här. Fartygsbyggandet varade 100 år och 1968 koncentrerades det helt till Götaverken Arendal som invigts fem år tidigare.

Under dessa 100 år byggde Götaverken på denna plats 650 fartyg av de mest varierande typer och storlekar, handelsfartyg liksom örlogsfartyg. Götaverken växte alltmer och blev från 1920-talet ett av de ledande varven i världen. Detta område var länge Sveriges största arbetsplats. Men efter 1960 när Arendal påbörjats fanns inte resurser ens för löpande investeringar. När vi 1973 offentliggjorde affären med Eriksberg kunde jag inte beteckna vad som nu är Cityvarvet annat än som industrislum.

Jag tror att detta kanske är den största industrisanering som gjorts här i landet. Den har kostat 350 miljoner kronor. Därtill har vi investerat 100 miljoner på övriga enheter här inne, Götaverken Ångteknik och Götaverken Motor som också bor och bygger på detta gamla varvsområde. För dessa pengar har vi fått världens kanske största flytdocka, byggd i Polen, ytterligare tre dockor, 10 kajplatser, moderna verkstäder, kontor och välfärdsinrättningar för inte bara varvsanställda utan även besättningarna på våra reparerter. Vi tror att vi här i hjärtat av Göteborg skapat moderna, effektiva och miljövänliga arbetsplatser och därmed sysselsättning. Alternativet hade varit total nedläggning av verksamheten här inne.

Sedan beslutet togs har vi råkat ut för en av de svåraste kriserna i skeppsnäringsarnas historia. Den gäller naturligtvis också reparationsverksamheten. Många fartyg ligger stilla, redarna uppskjuter underhåll och nybyggnadsvarv söker sig tillbaka in på reparationer. Som företag gastkramas även Götaverken av krisen. Det hade idag måhända varit tryggast att inte ha gjort denna stora investering. Vi har ändå lyckats driva upp en alltmer omfattande reparationsverksamhet under de båda senaste åren inte minst i form av stora och svåra ombyggnader av fartyg till oljeborrningsskepp, fiskmjölsfabriker och därigenom redan kommit in på nya växande marknader. När nu tecknen blir allt tydligare att sjöfartskonjunkturen börjat den långa marschen uppåt är jag övertygad om att vi redan nästa år skall känna enbart tillfredsställelse och förtröstan över denna stora investering i Götaverken Cityvarvet. Vi har här utrustning och kapacitet och skickligt folk för att klara av de mest krävande och komplicerade åtaganden. Vi arbetar nu med organisation och arbetsformer för att få till stånd den höga produktivitet som ensam kan rättfärdiga stora investeringar i höglönelandet Sverige. Ombyggnaden av Cityvarvet har satt anställda i alla led på ytterst svåra prov som man har klarat väl.

Jag vill framföra ett varmt tack till all den personal med varvets idéskapare Thorsten Andersson i spetsen som genom sina insatser har möjliggjort tillkomsten av Götaverken Cityvarvet. Jag vänder mig även till arkitekter, byggtreprenörer och leverantörer och inte minst till var och en inom Götaverken som genom sina insatser bidragit till att förvandla idéer till verklighet. Tack skall Ni ha!

Avtalet mellan MFC och Salén uppsagt

Den 28 juni sades från Saléns sida avtalet upp mellan MFC (Maritime Fruit Carriers Co. Ltd) och Salén, rörande alla 37 inchartrade kylfartyg från MFC.

Som bekant hamnade MFC-gruppen i stora finansiella svårigheter i början av innevarande år och för att förhindra MFC:s omedelbara kollaps och för att undersöka möjligheterna att rekonstruera MFC-gruppen, beslutade en majoritet av MFC:s fordringsägare att lämna företaget ett tidsbegränsat moratorium. Dessa försök har dock ej krönts med framgång.

Idag befinner sig MFC i den situationen att det ej kan garantera sina kylfartygs »performance». Exempelvis är 6 fartyg arresterade av fordringsägare, ett (Mandarincore) försålt på exekutiv auktion och åtskilliga fartyg drabbade av strejker av ombordanställ-

da, vilket har inneburit, att fartygen ej har kunnat lastas eller lossas.

Dessa mycket allvarliga händelser har i sin tur medfört, att SRS största kunder har vägrat använda MFC-fartyg för sina laster.

I denna situation har Salén sett sig tvingat säga upp avtalet.

SRS kommer emellertid att med resterande flotta och nytt inchartrat tonnage kunna fullgöra sina åtaganden gentemot sina kunder. Störningarna har kunnat begränsas genom helhjärtade insatser av alla anställda, som under denna besvärliga period ställts inför många svåra situationer.

Ny Cargolux-DC 8 lastade 144 kor på premiärturen

Ett nytt flygplan av typ McDonnell Douglas DC8-63 landade den 21 maj på Luxemburgs internationella flygplats och levererades där till Cargolux. Planet, med nationalitetsbeteckningen LX-ACV, har köpts från Flying Tiger Line på ett långtids hyres-/köpavtal genom Greyhound Leasing Co. Det totala antalet flygplan som Cargolux nu opererar är sex, varav tre är Super DC8:or och tre Canadair CL-44:or, de s k swingtail-planen.

På sin första flight för Cargolux lastade det nya planet i Newburgh i staten New York 144 kor och 30 får, som några timmar senare lossades i Budapest, Ungern, där de skall användas som avelsdjur. I Luxemburg lastade planet sedan 36 ton styckegods för lossning i Hong Kong.

Något att ta efter

Jobbar på en Salén-supertanker. Vill vidare betona att jag har seglat i tankfart över inalles sex år. Så inte undra på att största delen av besättningen och jag blev lätt chockerade över vad vi fick vara med om på Sea Serpent.

Vi hade lastat olja för Brasilien i Ras Tanura i Persiska Viken. Farten över till Brasilien hölls på ekonomi, beroende på konjunkturen inom tankfarten. Allt var frid och fröjd ombord, men en viss oro började lägga sig över Sea Serpent när vi närmade oss lossningshamnen, då närmast beroende på att vi i vårt undermedvetna fantiserade om de fröjder som väntade där. Stämningen var i alla fall den bästa tänkbara ombord.

Lossningen av lasten försiggick i vanlig ordning, med överstyrman Widell sittande i kontrollrummet i så gott som tre dygn. Det enda som tryckte hela besättningen var att vår avhållne befälhavare hade gått bort från vår krets i San Sebastian. Överstyrman Widell mönstrade befälhavare och vissa andra om-mönstringar blev aktuella. Trots denna nya arbetsbörda och stora ansvar som blev pålagt kapten Widell, sammankallade han samtliga

besättningsmedlemmar till hobbyrummet följande dag efter avseglingen. Mötets motto var SÄKERHET VID TANKRENGÖRING.

Det första vi fick ta del av var benämningen LEL. Ni kan säkert gissa er till hur många av oss som hade ett hum om vad det var. Men vi blev alla på det klara med att 100 LEL = 1% gas, att man får börja spola tankarna vid 40 LEL och vidare att man måste stoppa spolningen vid 60 LEL. Men Widell var av den personliga åsikten att han försökte och ville komma till ett ensiffrigt tal på LEL innan han började spolningen. Vidare informerade han oss att kontinuerlig mätning med två separata gasmätare skulle ske, och att om värdena på något som helst sätt inte överensstämde med varandra vid mätningarna, skulle spolningen av tankarna avbrytas omedelbart och ny mätning företas. Instrumenten som används vid mätning av gasprocenten i tankarna skulle alltid vara trimmade och batterierna till dem skulle bytas genast när de inte var i topptrim eller senast varje morgon.

Vidare bad kapten Widell oss att inte bära nycklar eller tändare eller något klädesplagg som kunde alstra statisk elektricitet, när vi befann oss på däck. Dessutom skulle alla dörrar

från inredningen ut till däck alltid hållas stängda och förses med en skylt "Tankrengöring pågår tänk Dig för". Detta anslag kom även upp i hissen.

Inte nog med detta, efter detta så värdefulla möte bad kapten Widell oss samtliga komma och se hur mätningen och trimningen av respektive mätare i praktiken gick till. Och kronan på verket var nog att denna lärdomsrika bekantskap för oss alla i tankfart försiggick först på svenska och efter det på spanska och engelska för den del av besättningen som inte behärskade svenska språket.

Så nu kan besättningen på Sea Serpent med gott hjärta berätta för alla de tusen andra som seglar i tankfart och inte vet vad LEL osv. är, och om det kniper också fatta tag i mätaren, trimma och använda den.

Den natten sov vi alla gott för vi visste och märkte att här var det säkerhet framför allt. Något som vi på Sea Serpent tycker är det viktigaste av allt.

Med bästa hälsning.

Ulf-C. Lindqvist

(Hämtat från tidningen Sjömannen)

Person-Nytt

Bengt Bengtsson har från 1 juli utsetts till direktörsassistent i Sven Salén AB med huvudsakligt ansvarsområde köp och försäljning av andrahandstonnage för Saléngruppen.

Från samma datum har *Åke Zaar* utsetts till direktörsassistent i Sven Salén AB, med huvudsakligt ansvarsområde köp och försäljning av competitive tonnage, dvs affärer med rederier utanför Saléngruppen.

Björn Rudling är i sin egenskap av vice verkställande direktör i Sven Salén AB chef för köp- och försäljningsavdelningen inom bolaget och har som huvudsakligt arbets- och ansvarsområde nybyggnadsaffärer för Saléngruppen.



Bengt Bengtsson



Åke Zaar

Arne Koch, ACL, skulle enligt planerna efterträda *Christer Salén* som chef för Tor Line vid nästa årsskifte. Koch går nu emellertid till Broströms, där han från den 1 september blir chef för deras linjetrafik. *Christer Salén* kommer att kvarstå som chef för Tor Line tills dess ny efterträdare utsetts.

Personalförändringar vid Götaverken

Då utbyggnaden och moderniseringen av Götaverken Cityvarvet nu är i stort sett genomförd har *Thorsten Andersson* utsetts till ansvarig för ett varvsprojekt i Venezuela. Han lämnar därvid i höst sin befattning som chef för Götaverken Cityvarvet och tillika chef för Reparationsdivisionen. I sin befattning som chef för Venezuelaprojektet rapporterar *Thorsten Andersson* till chefen för Nybyggnadsdivisionen.

Till ny chef för Götaverken Cityvarvet och tillika chef för Reparationsdivisionen har utsetts verkställande direktören för AB Lödöse Varv, *Erkki Persson*, som tillträder sin befattning snarast efter den 1 oktober.

Thorsten Andersson kommer omgående att bli helt engagerad i Venezuela-projektet. Som tillförordnad chef för Götaverken Cityvarvet och tillika tillförordnad chef för Reparationsdivi-

sionen har därför utsetts ekonomichefen vid Cityvarvet, *Franz Kriegel*, med uppgift att fram till *Erkki Perssons* tillträde ansvara för verksamheten.

Till chef för Götaverkens Industridivision har utsetts *Torsten Söderström*. Industridivisionen består av Calor-Celsius, Götaverken Ångteknik, Götaverken Motor samt Götaverken Byggaluminium. Divisionen beräknas 1976 omsätta ca 1,2 miljarder kronor och har drygt 5.000 anställda.

I samband med att *Söderström* tillträder befattningen som divisionschef övergår ansvaret inom koncernledningen för Finansförvaltningen till *Hans Larsson*, som utsetts till ekonomidirektör.

Lennart Lindau har lämnat chefskapet för Götaverken Finnboda för att återgå till Salénrederierna AB. Han kommer att ägna sig åt nybyggnads- och utvecklingsprojekt, framför allt den nya generationen kylfartyg.

Till *Lennart Lindaus* efterträdare på Finnboda har utsetts *Hans Pernälv*, som tidigare varit chef för Götaverken Sölvesborg.

Till speciell utredare med ansvar för bl a finansiella kontrollfrågor inom Koncernstab Finansförvaltning har utsetts *Manne Persson*, som därvid överförs från Koncernstab Juridik.

Till marknadschef för Götaverken Byggaluminium har utsetts *Kjell Österberg*, som tidigare varit utredare för Koncernledningen och främst *Torsten Söderström*.

Till utredare åt Industridivisionens chef har utsetts *Ulf Holmlund*.

Dödsfall

Ekonomiföreståndare *Åke Persson* avled den 29 maj i en ålder av 59 år. Han var senast anställd i Sea Soldier, varifrån han hade semesterledigt när dödsfallet inträffade.

Styrman *Kjell Åke Stridh*, Landskrona, avled den 29 april under semesterledighet. Den bortgångne var 37 år gammal och senast anställd som andrestyrman i m/s Snow Ball.

Matros *Andrzej Kowalewski* har avlidit i en ålder av 37 år. Han var vid sin bortgång anställd i tankrederiet.

Thore Nydahl ny ordf. i DAGAB

Vid DAGAB:s senaste bolagsstämma valdes *Thore Nydahl* till ordförande i styrelsen och arbetsutskottet. *Thore Nydahl* efterträder *Sture Ödner* som varit DAGAB:s ordförande sedan Sabas inträde som aktieägare i företaget.

Kjell Göransson, *Klas Holmberg*, *Sven Orre* och *Egon Tingström* invaldes i styrelsen som nu fått följande sammansättning.

Nils Andersson
Jarl G:son Forsberg
Bengt Fritz
Emil Gester
Kjell Göransson
Carl Erik Hedlund, VD
Klas Holmberg
Sture Jönsson, vice ordf.
Sven Mannerson
Sven Nilsson
Thore Nydahl, ordf.
Sven Orre
Egon Tingström
Gunnar Westerberg
Bertil Wåghäll
Emma-Karin Österdahl

Som arbetstagarledamöter i styrelsen ingår *Torsten Blom* (HAF) och *Lars Eric Karlsson* (HTF).

Förmånspris på växthus

Götaverken Byggaluminium har kommit med ett specialerbjudande för villaväxthuset "Fasial", som tillverkas av Byggaluminiums fabrik i Virserum. Alla som är anställda inom Salénkoncernen får 15 % rabatt hos företagets stockholmsgrossist, Väsby Trävaruaktiebolag, Hästhagsägen i Upplands Väsby (tfn 0760/341 70) där ett växthus finns uppställt för påseende. Den som köper växthuset i Upplands Väsby tjänar, förutom rabatten, även fraktkostnaden från Virserum, cirka 125 kronor.



Fasial har som synes full manshöjd.

Inköp och Salén & Wicander i Göteborg flyttar

Avtal har slutits mellan Salénrederiernas inköpsavdelning i Göteborg och Broströms Handels AB om att ytterligare utöka samarbetet avseende inköp av olika typer av förnödenheter och utrustning för Salénrederiernas fartyg. Ett sådant samarbete har redan existerat under en följd av år, och när nu detta vidgas kommer det att bl.a. medföra lägre inköpskostnader genom ökade volymer samt genom sammanslagning av vissa administrativa rutiner och lagerfunktioner.

Som en följd av det ingångna avtalet kommer den nuvarande inköpsavdelningen att delvis brytas upp och flytta från lokalerna på Fröfästegatan i V. Frölunda, där avdelningen haft sin hemvist under de senaste sex åren. Inköpsfunktionen kommer den 1 september att flytta till Broströms Handels AB:s huvudkontor på Hisingen, medan reservdelshanteringen från samma dag flyttar till Frökotttegatan 15, som ligger i närheten av inköpsavdelningens nuvarande lokaler.

Samtidigt som dessa förändringar äger rum, övertas inköpsavdelningens lokaler i sin helhet av Salén & Wicander Marin AB och Salén & Wicander Terminalsistem AB, som därmed lämnar sina nuvarande lokaler på Skeppsbrolplatsen 1 i Göteborg. Dessa båda företag har genomgått en kraftig expansion, vilket medfört en geografiskt sett ogynnsam splittring. Flyttningen till V. Frölunda löser denna olägenhet för Salén & Wicanders samlade verksamhet i Göteborg, som nu alltså kommer under ett tak.

I och med att omflyttningarna äger rum upphör namnet Centraförrådet som uttryck för rederiernas samlade verksamhet i Göteborg. I dess ställe bildas tre enheter: reservdelsförrådet, som alltså flyttar till Frökotttegatan, samt inköpsavdelningen och trycksakslagret, som flyttar till Broströms på Polstjernegatan 6. Det s.k. genomgångslagret, som handhar allt gods från underleverantörer, kommer att inordnas under en likadan verksamhet inom Broströms Handels AB. Intendenturinspektionen flyttar från sjöpersonalavdelningen i Stockholm till Göteborg, där den kommer att ingå i inköpsavdelningen.

I den nya organisationen blir liksom tidigare Bengt Rydberg chef. Leif Oskarsson kommer att ansvara för driftssidan vad gäller inköp av proviant och utrustning för fartyg i drift i samtliga rederier, inkl. Tor Line. Under Stig Olssons ansvar faller en rad



En varutransport görs klar för avsändning till Snow Crystal.

uppgifter såsom nybyggnadsutrustningar, avtal och produktutveckling. Ansvarig för intendenturinspektionen är Bertil Kvist.

Tidigare har reservdelsinköpen skötts var för sig av kyl-, tank- och torrlastrederierna. Denna verksamhet har sammanslagits till en enhet vid huvudkontoret i Stockholm med Roland Soldan som chef. Under honom inordnas även reservdelsförrådet i Göteborg, som kommer att handha reservdelspoolen och returgoods från fartygen. Ansvarig i Göteborg blir C.W. Furberg.

Hela omorganisationen av inköpsavdelningen innebär vissa personalinskränkningar. Glädjande nog har dock nästan samtliga anställda kunnat beredas nya arbeten inom Saléngruppen. I några fall har arbeten i utomstående företag kunnat förmedlas genom personalavdelningens försorg.

Nya adresser från 1 september

Salénrederierna
Inköpsavdelningen
Polstjernegatan 6
Box 8794
S-402 76 Göteborg
Tfn 031/17 09 50
Telex 20803 Salén S

Salénrederierna
Reservdelsförrådet
Frökotttegatan 15
Box 34014
S-400 34 Göteborg
Tfn 031/47 83 72 och 47 70 44

Salén & Wicander Marin AB och
Salén & Wicander Terminalsistem AB
Fröfästegatan 76 A
Box 34009
S-400 34 Göteborg
Tfn 031/45 00 60
Telex 20660 Salwico S

»Yrvädret» valde Corolla



Toyotas framgångar fortsätter över hela världen. Förra året låg Toyota på tredje plats bland världens bilfabrikanter. Till dem som i vårt land valt Toyota hör Laila Westersund, som här ses uppflugen på sin Corolla i samband med ett framträdande på Gröna Lund.

Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

Befälhavare
Överstyrman
2:e styrman
3:e styrman
Telegrafist
Tel elev

Maskinchef
1:e maskinist
2:e maskinist
3:e maskinist
4:e maskinist
Kylmaskinist
Bitr kylmaskinist

Ekonomiföreståndare

1:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman

Båtsman
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Jungman
Jungman

Elektriker
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev
Motorelev

ANTILOPE

I Carlsson
L G Larsson
J Beausang
J Åsén
U Zimmerman

F Olsson
J Norberg
C Björkman
U Eschricht
L G Henriksson
J Hämäläinen

B Hoffman
U Malm
A Manuel Medina
P Wikberg
E Carlsson
R Backman

J Larsen
S E Eriksson
L Brandt
M Abdi Noor
mtr J E Hallqvist
mtr M Jensen
Imt J Brehammar
Imt J Kaamm
J Valkeaoja

K Mittler
P Robinsson
K I Granell
R Ödmark
P Lucas Llopis
O Skoglund

ARAWAK

J Hellman
M Sjöquist
I Nurminen
B Grundström
M Edmark
Fba R Burnell

K E Larsson
C Johansson
I Isaksson
HB Svensson
S Engström
R Norrbeck

S Gellberg
L Stüve
L Ohlsson
T Teck Meng
J Moreta Nava
M Rehnqvist

Chr Lindholm
L Andersson
L Vesterberg
R Bramford
mtr J Vinas Negrin
B Lindblad

S Asthammar
T Nilsson
U Bergqvist

A Nyström
R Lundin
P Rosenberg
J Perez Perez
D Ohman
P Clason

ARGONAUT

J Guhde
J Strömberg
T Karlsson
J Risby
D Franzén
J Rundberg

A Leman
R Göthe
B Sonesson
G Mollis
R Grenson
B Jönsson
Mba M Söderström

A Backhage
N Johansson
M Neves
Tan Sing Jong
Y Zetterberg
H Pärnänen

L Abrahamsson
P Stensby
D Johansson
E Karabacak
K Kasa
R Lindfors
K Jällbrink
A Johansson
J Gustavsson

T Rylander
J Trägar
J Lehtinen
N Vukic
P Lago Lado
P Ahlgren
J O Grönhult

ARIEL

O W Olofsson
Å Karlsson
B Appelberg
K E Lindberg
J Björklund
Fba B Nyvall

G Råneberg
B Larsson
R Doverbratt
L Bengtsson
B Lidén
R Fritzell

H Hansen
G Johansson
B Persson
A Ali Hussein
B Kadama
P Pernitt

R Rissanen
R Schenberg
J Doroteiro Monteiro
Imt R Brandt
mtr R Buchman
B Bengtsson
mtr M Bollhem
Chr Hamberg
T Sihvo

L O Bohman
S Nikolic
G Norgren
U Sourander
G Christiansson
J O Olsson

ATLANTIDE

E Olausson
T Lidén
S Andersson
C J Nassaether
M Malmberg

M Aitonurmi
R Bergbo
J Uddkvist
V Vierula
L Lindahl
S Herlin

R Svensson
G Hagius
E Raymondo
T Åkerstrand
M Andersson
J Gheerdyn
C Berndtsson

E Lempiäinen
T Törnkvist
A Andersson
R Andersson
mtr C Larrain
L Edborg

S Grimberg
M Bergström

R Larsson
L Becker
C Lindqvist

V Kerstens
M Wiberg

SNOW BALL

L Ejlerstson
G Holmqvist
G Ohlsson
R Johnsen
V Olander
E M Bellander

B Löfström
A Kahn
R Bengtsson
B Johnsson
P-O Olsson
K Mäkelä
K Sundberg

C Jonsson
S Blomberg
R Hernandez
I Jägenius
I Herzberg
A Eriksson
V Toivonen

L Pettersson
J Nilsson
P E Öman
L Wiberg
mtr P O Lodin
K Graucob
mtr K G Persson
H Helgesson
P Stegrell

B Berggren
F Vigh
S Säfsten
R Österman
O Sjöblom

SAN BENITO

B Hökstrand
E Skött
I Aro
M Löwenhielm
T Järthed

H Höglom
A Eriksson
G Sandblom
B Pahlsten
A Pålsson
P Ullberg

Å Eskilsson
R Foucart
T Isojärvi
E Eilola
R Jacobson
R Pakkanen

B Ohlsson
G Olofsson
Chr Svensson
J Isberg
mtr K Johnsson
mtr A Veikkolainen
mtr G Sund
M Åkermark
C Bergström

O Lervik
K Norén
B Karlsson
S Carlsson
D Åkerström

SAN BLAS

H Östberg
J Björnehaag
K Pentari
K G Edoff
K Lindell
Fba L Andersson

P Danielsen
L Bergqvist
B Björjesson
K Mattson
R Aldén
J Nyback

J Havia
H Orloff
A Labbate
P Pascual
J Estrella
V Varvari

I Sjöström
J E Hammarström
S A Andreasson
R Hedlund
mtr L Hjortsberg
H Stachurski
A Ståhlberg
S Ekblom
S Fredshammar

W Andersen
E Camama
M Klemens
mol K E Carlsson
H Lyngholm Nielsen

SAN BRUNO

G Skantze
R Lenell
R Forsberg
U Birgander
B Sörensen
S Svensson

K Hagen
L Danielsson
S Brundin
T Karlsson
B Karlsson

P Nyström
Chr Juntti
B Ekström
V Calado da Cruz
R Nava
F van Dyk

O Olsson
L Å Larsson
K Fredriksson
G Hermansson
mtr L E Gustafsson
T Hellman
S Jonsson
K Strandberg

A Mellkvist
J Ekstrand
T Vevicopoulos
N E Persson
U Johansson

SNOW CRYSTAL

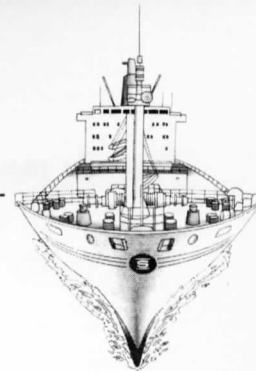
U Anér
A Roos
A von Jungmeister
M Fagerlund
T Fridolf

L G Lindström
S E Ek
P Olsson
P E Holst
B Andersson
B Wigström

O Karlsson
K Larsen
M-L Orbing
R Ihrfors
A Nacimiento-Wigström
A Lundgren
Chr Eriksson

M Studer
S Jansson
E Bergenmalm
G Johansson
mtr K E Söderström
mtr C Orlando
L Jonsson
Å Sundins
H Kalsnes

B Haglund
B Sjöberg
H Borg
T Stensson
L Lorentzon



Befälhavare
Överstyrman
 2:e styrman
 3:e styrman
Telegrafist
Tel elev

Maskinchef
 1:e maskinist
 2:e maskinist
 3:e maskinist
 4:e maskinist
Kylmaskinist
Elektrotekniker

Ekonomiföreståndare

1:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman

Båtsman
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Jungman
Jungman

Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev
Motorelev

SNOW HILL

G Williamsson
 B Bjernefjell
 A Törngren
 G Rennefelt
 S O Fredriksson

S Lööv
 B Eriksen
 K E Brink
 B Åkerström
 T Lundgren
 K-E Palm
 K Larsson

K Holling
 G Ullstrand
 C Caligagan
 G Jonsson
 M Palmisani
 B Ramsten
 I B Olsson

K Almqvist
 P Monfors
 Y Rodinov
 U Strömberg
 L Hansson
 D Teodorsson

Chr Davidsson
 J Routiainen

B Harila
 F Österberg
 M Olsson
 B Hansen
 B Hagelin

SNOW LAND

B Bennmo
 S Sundstedt
 S Andersson
 B Burlion
 N Lorenz
 A Eriksson

R Ejdne
 A Gullmarstam
 K G Olsen
 J O Hjortsberg
 mba P Norberg
 H Siniaas
 G Paulsen

C Lorenz
 P Magnusson
 K Nordell
 I L Gråsvoll
 B M Pettersson
 S Mårtensson
 C Hillman

K E Andersson
 K Backeaus
 G Liljehammar
 G Strandberg
 A Lundberg
 G Hofvander
 A Magneklint
 K Thelning
 L Danielsson

B Jönsson
 J Perez Arana
 T Lindström
 H Kvarnström
 K Gustavsson
 N Nilsson Stjernkvist

SNOW STORM

F Nilsson
 B Lindström
 J Molund
 J O Olsson Brodin
 I Nilsson
 B I Innala

B Hellbom
 S Koivisto
 P E Sandblom
 J Persson
 mba K Sfalter
 K J Lundström
 L Smedberg

E Hansson
 A Söderman
 K Andersson
 P Malm
 K Lundmark
 P O Bäck
 V Jönsson

T Lundin
 J Sahlström
 R Daniel Pereira
 J Jönsson
 T Johansson
 S Fjellander

H Berg
 U Herlin
 P Andersson

L Tikka
 M Dovergne
 R Zetterberg
 H E Emanuelsson
 A Bergström

SNOW DRIFT

J Gustavsson
 S Jonsson
 L Fredriksson
 E Kvarnström
 M Forsberg

G Rellman
 J Emanuelsson
 B Samuelsson
 O Norén

O Austvik

R Eriksson

M Hödl
 G Mälarin
 M Nilsson
 C Johansson
 E Byman
 A Eriksson

B Å Hedin
 D Ruigroek van der Werven

K Olofsson
 mtr I Bohlman
 Chr Hansson

M Liljgren
 F Sporrang

B Leszczynski
 E Uddfolk
 J Håkansson
 B Wetselaar
 S Eriksson

SNOW FLAKE

K Karlsson
 L E Larsson
 B Franchell
 P Johansson
 K Abrahamsson

W Lian
 B Johnsson
 B Olsson
 J Hansen
 mba R Ghobé
 O Danielsson

P I Lausen

K A Liljgren
 C Magnusson
 Å Pedersen
 I Kovacs
 A L Salomonsson
 KG Andersson
 L Højman

R Karlsson
 S Gundersen
 L G Dahlström
 K Liljendahl
 mtr P Nyberg
 L Melander
 R Karlsson
 M Johansson
 B Rejhed

H Eriksson
 G Gren
 J Jakén
 S Widlund
 L Åsberg

SNOW FLOWER

L Blomqvist
 B Murray
 R Johansson
 G Timén
 G Boman
 K Vesterlund

B Wideman
 R Nyman
 P Nylund
 T Gellerbrandt
 mba Å Widholm
 B Alväng
 R Nilsen

S Fasth
 L G Svensson
 M Hultkonen
 M Eriksson
 B Derwent
 K Liljgren
 M Hansen

K Bennevall
 A Bjerkestrand
 B Pedersen
 G Johansson
 L Paalanen
 S Blomqvist
 M Vester
 J O Olsson
 D Mustelin
 J Helleberg

H Herdler
 R Karlsson
 L E Karlsson
 R Eriksson
 T Jakobsson
 S G Fröberg

Befälhavare
Överstyrman
 2:e styrman
 3:e styrman
Telegrafist
Tel elev

Maskinchef
 1:e maskinist
 2:e maskinist
 3:e maskinist
 4:e maskinist
Kylmaskinist
Bitr kylmaskinist
Elektroingenjör

Ekonomiföreståndare

1:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman

Båtsman
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Jungman
Jungman/lärling

Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev
Motorelev/lärling

Tankrederiet

Befälhavare
Överstyrman
2:e styrman
3:e styrman
4:e styrman
Telegrafist

Maskinchef
1:e maskinist
2:e maskinist
3:e maskinist
4:e maskinist
Elektroingenjör

Öt 3:e maskinist/FFM

Ekonomiföreståndare

1:e kock
2:e kock
mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman

Båtsman
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros

Elektriker
Reparatör
Reparatör
Pumpman
Pumpman
Eldare/motorman
Eldare/motorman
Eldare/motorman
Eldare/motorman
Eldare/motorman

SAFINA SAUDIA

I Karlsson
S Juhlin
A Jensen
S Tepsa
K G Spjut

R Karlsson
E Myslowitz
J Johansson
B Johansson
E Forsberg

P Å Strömbom

SEA SAINT

O Lellki
C-E Dahlberg
S Johansson
P A Andersson
K Oksman
T Jacobsson

J Simonides
H Törnqvist
S Fredriksson
C Rogström

S Sandberg
J Parolini

L Johansson
K Oskarsson
P Rundqvist
G Frances
I Lehman
C Rodriguez
P Sjöblom
M-L Myhre
K Jennersson
P Salmela
J Gudmunson
B Frindell
J Vejler
J Jansson
E Villar Lopez
M Morais Chantre
E Ink
L Vukic

V Ström

G Seifert

H Karlsson
M Fettig
K O Johansson
H Gole

SEA SAPPHIRE

I Kristensson
Å Söderström
V Björkroos
H Ott
B Schilling

P Persson
F Teller
B Stanschus
S Berglund
O Magnusson

S Stjärnrot

M Kuha
B Andersson
M Hård af Segerstad
M Murad
J Tezanos-Cano
E Eltahir
M Mezquita Martinez

S Å Gidlund
S Sarin
J Calvino Remigio
B Olsson
P Giacomo
K Havvisto
K Fransson
L Gunnarsson
A Rajab Soud
V Vuorinen
R Danielsson
F Francisco Melo

A Op den Kamp
J-CH Fust
T Vartiainen
G Berglund

M Suriyan
J Medieta Gil
F Teira Pouso
S-B Elg
H Salminen

SEA SCOUT

M Månson
H Risto
K Svård
L Stockhaus
R Trotzig
W Carling

B Jörgensen
H Sandell
K Skogberg
E Börjesson
P Kytökangas
L Thörn

S Pettersson
H Hülser
K Olsson
S Taha
L Ghergorina
M Kader
T Brandrup

L Bergström
K Dahl
J Cabrera
G Wikström
M Abrahamsson
A Arcos Rodriguez
J Santar Seminario
Ö Andersson
Ch Ahlbäck
V Sumbera
A Blomqvist

B Gremar

K-E Thor
S Gustavsson
H Krakau
K Melander
J van den Broeck
E Näsholm

SEA SERENADE

L Sjöberg
L Wennberg
M af Forselles
E Wedebrand
R Ågren

G Larsson
L Hansson
B-D Johansson
A Toivanen
G Bystedt
L Johansson
J Lied

R Lindholm
A Lysebring
A Elfiel
A Rahman
J Azcona-Correa
M Diaz Lemes
U-S Andersson
Å Blom

B Karlsson
T Frank
H Karlsson
P Andersson
S Karklins
H Mäsabacka
G Olsson
L Petren
J-O Pettersson
L Åhl

L Gillen
J Andersson

T Jansson
L Sundvall
L Rasmusson
A Santos

SEA SERPENT

I Jönsson
S Lindehoff
H Thoren
T Ewertz
E Grundsten

B Nilsson
H Hansen
G Östman
B Johans

S Toutin
B Krusell

S Lundberg(vik)
U Lindqvist
T Hrboka
J Lopez Sambade
D Hadidi
G Salazar
E Daoud

W Szuszkiewicz
R Brandt, B Larsson
Å Persson
S Adan Jibril
R Blomqvist
R Agnello
A Johansson
M Vucelja
R Aceveda
R Pedersen

B E Rosbäck

A Edney
M Cronemark
A Terzaghi
O Pettersson
R Pettersson

SEA SOLDIER

H Nyman

C E Mannerheim
A Bjerga
J Augustinsson
P Buldra

L Andersson

Å Eriksson

A K Abrahamsson
M Abdi Abdillai

G Ullen
P Grundström

N Krnjaic
A Woodtli

M Saleh
R Norell
Z Luciano

SEA SPLENDOR

G Sjöbris
C Örtengren

S-E Ahlsund
B Monie
R Hansson

K Olsson

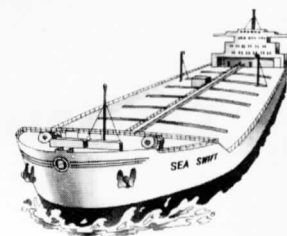
G Bladh
J Lignell

H Högborg
M Ascencio
H Sorab

J Sjöberg

A Sato-Hunsala

R Martinez
A Modig (elev)
U Wallin (elev)



	SEA SPRAY	SEA SWIFT	SEA STRATUS	SVEN SALÉN, SEA SONG, SEVEN STARS
Befälhavare	S Stenersby	B Wennermark	H Englund	N Åhlin
Överstyrmän	E Grevä	L Anderberg	C Ström	
2:e styrmän		J Sickeldal	L Sjölin	
3:e styrmän		S-E Johnsson	B Lundgren	
Telegrafist		I Dahlblom	I Holqvist	
Extra styrmän			R Nystadius	
Maskinchef	Å Berglund	R E Larsson	J B Karlsson	K Ringblom
1:e maskinist	E Algotsson	J Nordström	R Söderström	S Söder
2:e maskinist	E Green	H Aronsson	R Eklund	
3:e maskinist				
Elektroingenjör	H Edtmayr	E Söderqvist	Å Olhsson, T Karlsson	
Förrädsman		G Olsson	I Norström	
Extra maskinist		J Hansen		
Ekonomiföreståndare	B Andersson	A Vernsgård	S Hansson	
1:e kock		S Sandell	S de la Waux	
2:e kock		K Bergvall	M Lindholm	
Mässman		I Foaud Ahmed	M Johansson	
Mässman		Ch Mocandless	C Celander	
Mässman		P Perez Llobell	M Costa Santos	
Mässman		M Kunna	J Shabaan	
Mässman			E Bakker	
Båtsman		H Hansson	B Sandvik	A Kruus
Matros	R Karlsson	L Hansen	H Johansson	
Matros	J Andersson	R Svålas	G Nodemar	
Matros		G Olofsson	E Olofsson	
Matros		A Campanella	M Vahtermo	
Matros		B Höök	R Väisänen	
Matros		P Ravalt	G Jönsson	
Matros		K Nielsen	J Lorenzo Budino	
Matros		L Liedzen	A Sæed	
Matros		H Paulsson	M Botas Gallego	
Elektriker		T Johansson		H Nilsson
Reparatör	T Olsson	D Brunner	G Molander	L Ting
Reparatör				G Ek
Pumpman	B Jonsson	R Höglund	L Hedström	R Ögren
Eldare	L E Karlsson	H Osman	K Palmroos	
Eldare/motorman		A Lundbom	K-G Schön	C Nilsson
Eldare/motorman		O Rodriguez Fernandez	C Larsson	M Reimbert (vik)
Eldare/motorman		F H Öholm	J Jakobsson	

LEDIG PERSONAL TANKREDERIET

Befälhavare	Överstyrmän	2:e styrmän	2:e styrmän jr	Telegrafister	Maskinchefer	1:e maskinister	2:e maskinister
E. Forsblad	E. Bonn	B. Lehre	Ch. Jönsson	H. Lindahl	B. Gustavsson	T. Auby	I. Levin
K. Pollnow	K. Hertz	W. Hansson	S. Larsson	L. Lindstam	C. Rosengren	F. Ålgenäs	S. Flodin
C.H. Kahl	S. Widell	K. Hallqvist	W. Olsson	S. Thunström	K. Zetterlund	Z. Bajkaj	S. Åsberg
S. Christiansson	T. Franzén	B-Å. Hjalmarsson	P. Jørgensen	L. Lindblom	R. Sundfors	L. Sjögren	P.O. Andersson
A. Englund	B. Cronholm	G. Svantesson	R. Nordberg	R. Book	L. Severin	L-I. Henriksson	E. Troberg
Å. Kjellberg	U. Mildh	S. Raudberget	J. Rydén	S. Nyström	M. Sandblom	C.O. Nygren	A. Roju
U. Hermanson	S. Dahlqvist	B. Thulin		H. Bengtsson	L. Larsson	Å. Nordstrand	H. Tiedtke
H. Nyman	E. Hirvonen	B. Friman		B. Johansson	S. Olsson	K. Menes	H.O. Hansen
K.I. Andersson	J. Ottosson	K. Landin		J. Lindeberg	U. Eriksson	R. Sandberg	G. Abrahamsson
S. Nilsson	S. Nyberg	S. Thollen		S. Bollhem	G. Hedberg	R. Pettersson	W. Wikeryd
P.O. Eriksson	H. Granberg	M. Steuch		E. Engström	C.E. Mannerheim	S. Lemiecszewski	S. Johansen
B. Svensson	P. Hogedal	P. Sjögren		K. Wolf	G. Kucer	K. Liljeblad	B. Björlycke
E. Westerby	S. Pettersson	A. Lindblom		P. van der Poll	H. Lehti	J. Andersson	S. Buhre
J. Gustafsson	S. Emilsson	K. Nordlund			E. Sjölund	S.O. Jönsson	K. Palmqvist
R. Berg	A. Rodger	N.G. Evertsson			Ch. Heikell		C. Allansson
	L. Lundqvist	O. Nöckelgaard			J. Jonsson		R. Nilzon
	H. Hermansson	B. Sjöbohm					H. Forselius
		K. Jägsander					R. Moens
		A. Torbrand					H. Landerup
		W. Elg					L.G. Ohlsson
		K. Landin					H. Enke
							J. du Guet
							L. Linder
							H. Landa
							A. Gyllenlind
							O. Birgersson
							B. Nilsson
							V. Flink
							B. Wigren
							G. Ohman
Elektroingenjörer	Förrädsf./Öt 2:e mask.	Ekonomiföreståndare	1:e kockar	2:e kockar	Båtsmän		
B. Henning	Å. Olsson	J. Bahr	T. Lindgren	O. Hansen	H. Wilhelmsson		
C. Ekblom	A. Stohr	P. Czajkowski	T. Stoor	U. Ibsch	H. Doucette		
L. Einarsson	A. Hovenäs	M. Ström	B. Weckman	T. Wilhelmsson	B. Brisén		
K.E. Björkman	H. Säve	A.E. Tyden	A. Cabrera	O. Boden	P-E. Stenman		
J. Leschner	A. Haaland	K.G. Olsson	C. Hedberg	S. Zetterberg	U. Bengtsson		
G. Korseman	O. Mehren	G. Bengtsson	H. Wong	S. Ringqvist	K. Johansson		
M. Helenius	L. Månsson	A. Antkowiak					
B. Wickström	S. Törner	B. Norling					
		T. Olsson					
		C. Björklund					
		A. Henriksson					
		Å. Lindqvist					
		M. Kadziolka					

Torrlastrederiet

Befälhavare

Överstyrman
2:e styrman
3:e styrman
Telegrafist

Maskinchef

1:e maskinist
2:e maskinist
3:e maskinist
Övertalig maskinist
Elektrotekniker

Ekonomiföreståndare

1:e kock
2:e kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman

Båtsman

Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman

Elektriker

Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

ARCTIC WASA

K. Andersson
K. Hammarström
P. Ojala
G. Nordström
B. Lindqvist

Ö. Göransson
B. Boklund
W. Wessnert
J. Pettersson
R. Bertilsson
B. Agardt

L. Wounsch
B. Midlöv
A. Babibkir
A. Tamminen
M. Boklund
L. Laura Fortes

V. Franic
A. Almeida
G. Marafona
J. Da Luz
D. Diaz Rial
T. Kearns
S. Sjöberg

R. Westerholm
E. Fryz
R. Noreus

ATLANTIC WASA

S. Strömberg
N. Karlsson
U. Sandgren
Ch. Larsson
U. Wiberg

M. Rosenqvist
O. Landin
A. Karlström
H. Thomsen

B. Van Hek
T. Wilén
R. Feys
J. Notario Mur
M. Puksic
M. Kirzic

S. Karlsson
A. Angulo
L. Willig
A. Loomans
A. Oksanen
L. Hansson
Mtr T. Seng Hok
D. Ohlin

L. Karlsson
G. Hansson
J. Göransson
A. Helkomaa
R. Constance
M. Gjertz

BALTIC WASA

S. Ehrlander
A. Carlsson
S. Stedt
P. Leuhusen
K. Jonsson

A. Birkeland
E. Gustavsson
R. Jonsson
T. Kjellner
J. Jönsson
R. Carlsson

A. Weitzel
L. Janbäck
L. Tamminen
S. Lidström
U. Larsson
R. Trede

C. Enarsson
T. Blomberg
S. Olofsson
S. Olsson

S. Bergman
P. Ericsson
K. Harnebäck

O. Andersson
K. Granholm
L. Nilsson
I. Olsson
J. Svendsen

KORSHAMN

L. Johansson
L. Brunnström
S. Darung
S. Karlsson
B. Wester
I. Ven
B. Cau

W. Svensson
C. Christiansen
P. Ven
C. Solstad
P-I. Persson

G. Strömsten
P-O. Linde
K. Jansson
H. Beschir
J. Pena-Paredes
M. Oliveira-Monteiro

R. Olofsson
J. Perez Maceiras
E. Lopez Roberto
A. Jama
L. Asplund
S-Å. Rodén/T. Rasmussen

G. Frykberg
P. Andrade
F. Gomes
A. Antonsen-Nydahl
P. Lindberg

NORDIC WASA

A. Johansson
S. Hartzell
I. Tönurist
B. Stroek
B. Björk

G. Thelin
H. Nimmervoll
G. Dure
R. Carlström

H. Alfredsson
J. Ahl
M. Miranda Pouso
B. Hansson
P. Persson

H. Mäkinen
M. Gonzalez
G. Oliveira
M. Alves

C. Elfman
H. Bäckström
B. Eriksson

J. Edwardsson
K. Ahko
B. Nordgren
H. Göss
S. Larsson
T. Kihlström
M. Engström

PACIFIC WASA

Th. Johansson
Ö. Qdegård
Y. Florin
P. Laine
Th. Berkey
A. Bjurkvist

J. Lennqvist
G. Höglund
S. Karlsson
B. Nickel

F. Gaudian

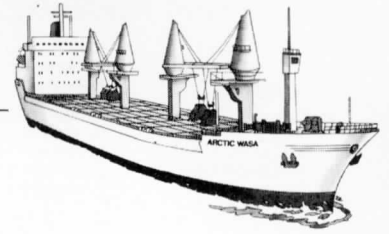
P. Björkvist
H. Fernelius
I. Eriksson
T. Palaming
S. Karlsson
T. Andersson

K. Sjöström
T. Ärthun
M. Dahlstrand
R. Sundqvist
J. Berg
G. Björk
M. Johansson

D. Matsson

G. Aulin
B. Bruhn
H. Silver
M. Petersen

G. Frödin



	SCANDIC WASA	SEGERÖ	SINGÖ
Befälhavare	G. Sinclair	S. Währling	J. Lindberg
Äverstyrman	Th. Jansen	O. Ernsten	V. Uustalu
2:e styrman	P. Kinnunen	B. Karlsson	F. Olsson
3:e styrman	A. Bergsaas	T. Palmberg	E. Matikainen
Telegrafist	K. Löfgren	S. Retsmar	L. Metsälä
Maskinchef	L. Söderlund	K. Landgren	L. Henningson
1:e maskinist	K. Spiik	J. Kala	J. Staromiejski
2:e maskinist	E. Hopen	E. Pig. Pinon	N. Andersson
3:e maskinist	B. Nilsson	F. Vasquez Perez	H. Rosqvist
4:e maskinist	T. Gehlert		
Ekonomiföreståndare	H. Lindgren	S. Buer	J. Mattsson
1:e kock	S. Nilsson	W. Lukian	M. Amoedo Pino
2:e kock	L. Chin Leok		
Mässman	I. Poulsen	M. do Rsario Neves	J. Flor
Mässman	F. Jocson	R. Brunken	
Mässman	G. Appelgren	N. Lima Nascimento	
Mässman		A. Al-Waily	
Båtsman	H. Paradies	E. Karlsson	F. Frölich
Matros	L. Lundberg	L. Hedman	P. Lindgren
Matros	I. Senario	K. Jörgensen	O. Karlsson
Matros	C. Redondo	A. Saif	
Matros		E. Sanchez	
Matros		E. Upmacis	
Lättmatros			M. Nilsson
Jungman		J. Pettersson	
Elektriker	L. Näslund	E. Vigel-Pedersen	K. Wallentin
Reparatör	F. Matyas	G. Gruvell	I. Saarinen
Motorman	Y. Hok Chi	L. Lambert	H.N. Hansen
Motorman	O. Olivares	A. Custodio	E. Soares Gomez
Motorman	K. Pettersson	M. Tahmadi	
Motorelev	T. Broman	S-Å. Eriksson	

LEDIG PERSONAL TORRLAST

Befälhavare:	Överstyrman:	2:e styrman:	3:e styrman:	Telegrafister:	Maskinchefer:	1:e maskinister:
B. Björk	N.E. Asplund	G. Broström	U. Eklind	L. Andersson	A. Ahlqvist	K. Hall
S. Ekman	H. Collins	I. Danman	S. Hagland	V. Bille Fritz	H. Andersson	O. Andersson
H. Hellström	G. Granborg	L. Eriksson	L. Pettersson	P. Johansson	H. Brodahl	K. Berggren
W. Körner	G. Litzing	A. Fredriksson	G. Back	P. Bogren	F. Karlström	K. Grundberg
P. Lange	E. Mikkelsen	J. Fröhberg	G. Blandford	H. Fyrman	O. Lundqvist	S. Hägg
M. Lundgren	S. Rönngren	C. Nelson	T. Carlsson	H. Varenius	T. Löfgren	E. Paakki
S. Markström	H. Sipinen	H. Sandvik	S. Dellerström	L. Örne	J. Nilsson	B. Tengdelius
R. Nilsson	S. Swahn	K. Schauman	H. Henriksson	P. Björnhed	A. Pettersson	M. Tonsa
J. Stagling	S. Svensson	K. Söderholm	K. Löfgren		L. Pettersson	Y. Jönsson
K.E. Persson	L. Österman	G. Eriksson	T. Mäittälä		T. Serrander	M. Lund
P. Westerståhl	Y. Römer	S. Goldkuhl	A. Bergström		O. Tekenbergs	T. Björnhed
B. Oldaeus	B. Stenström	B. Backman	N. Sjöberg		S. Thomasson	R. Grunditz
T. Lindström	A. Nummelin		B. Norlin		S. Wikdahl	
A. Kemppi	T. Tellefsen		G. Rosén			
			E. Karlsson			
2:e maskinister:	El.maskinister:	Elektroingenjörer:	Ekonomiföreståndare:	1:e kockar:		
T. Båvenmark	A. Nilsson	R. Andersson	R. Helfer	T. Bengtsson		
C. Christensen	I. Lindstedt		B. Ekström	O. Bondesson		
G. Danielsson	E. Mårtensson		C. Nilsson	L. Lindberg		
J. Frithiof	B. Christiansson		C. Olsson	N. Luyun		
R. Gustavsson	K. Månsson		W. Svedlund	K. Wulff		
U. Håkansson	R. Rodriguez		B. Wulf	A. Tossavainen		
H. Jansson			C. Krook	E. Koivunen		
B. Johansson			K. Nektheden	M. Bufardeci		
F. Karlsson			H. Andersson	M. Abu El Gassim		
H. Klingström			A. Weitzel			
T. Koskel						
G. Lindahl						
A. Maurstig						
G. Nordlund						
L. Nydahl						
W. Schaller						
B. Söderberg						
G. Talas						
A. Treimanis						
G. Werner						

Forts. sid

Forts. »LEDIG PERSONAL »

Mäsmän:

E. Olesen
G. Ach
A-B. Karlsson
L. Williams-Miller
H. Salah
J. Lehtonen
K. Franzén
M. Pykäläinen
T. Vogels
C. Exell
U. Roos
E. von Fieandt
J. Stålhandske
A. Saraiba
A. Dallah
K. Andersson
P. Nilsson
S. Bin Matooq
A. Da Cunha
L. Olsson
S. Pajari
J. Apolonia Delgado
M. Lopez
R. Olsson
A. Ismael Said
A. Hussein
G. Brito Evora
A. Clemente Silva
M. Cajaljal
G. Lundsten
L. Köhler
H. El Kholi
D. Celén
A. Bashir
S. Truedsson
M. Issa Gaafar
D. Lopez dos Reis
K. Karlsson
P. Lämsä
I. Tellefsen

Matroser:

H. Markkula
G. Mehlin
O. Myntt
J. Zdunek
J. Arcos Rodrigues
N. Dogru
T. Falk
T. Garcia Ruiz
J. Gonzalez Garcia
A. Gonzales Teijeiro
I. Gürgen
R. Kaya
J-E. Magnusson
A. Mota Gonzalves
S. Norström
K. Pettersson
A. Pineiro Blanco
P. Rodrigues Pereira
C. Dahlström
E. Nikkinen
K. Kristoffersen
F. Karlin
T. Runevald
P. Constant
L. Wennbring
J-E. Simonsson
L. Lorentzon
E. Kittlass
D. Sestayo

Lättmatroser/Jungmän:

B. Callmer
G. Gonzales Callero
T. Irhage
O. Hurme
B. Österlund
R. Almström
D. Andreasson
A. Glad
P. Jedeur-Palmgren
P. Larsson
P. Lemholt
K. Melander
R. Nilsson
A. Norgren
B. Alvin
K. Marjamaa
R. Hansson
A. Pettersson
B. Andersson
I. Granath

Elektriker:

K. Andersen
J. Ax
G. Woltén
O. Bergman
L. Haglund
R. Garcia-Aneiro
H-E. Jansson

Motormän:

L. Blom
J. Boström
H. El Tahir
K. Klapp
H. Kock
B. Salomonsson
J. Skottborn
J. Zubieta
G. Burström
R. Cadaval
C. Schmidt
A. Bräster
R. de la Calzada
L-E. Sjö Dahl
L. Laafrit

Reparatörer:

M. Juntikka
I. Truedsson
G. Trönningssdal

Båtsmän:

J. Karlsen
N. Björndahl
E. Frick
A. Westberg
S. Ohlsson
E. Ameland
O. Ach

Motorelever:

O. Bernt
T. Boodh
K-F. Bogren
M. Dahlin
W. Rydström
I. Zellbi

Pumpmän:

T. Lindroos

Forts. »LEDIG PERSONAL TANKREDERIET»

Mäsmän

C. Liljebld
R. Modesto
B. Meyer
M. Wafa
A. Khairi
Chin Heng Koh
D. Abbas
A. Gonzales Leon
Y. Moret
Yew Fook Wong
Y. Tawfik
F. Antunes
Koh Chin Heng
M. Cabello Lopez
J. Duaret Das Dore
H. Hegazi Mourad
A. Teixeira Brandao
H. Hamza
J.E. Nielsen
Ismail Ahmed Saed
Seng Gin Chow
Ismail Ahmed
R. Guilherme
Ali M Ibrahim
L. du Guet
R. Candia
J. Pineiro Martinez

Matroser

B. Martinpelto
A. Pusole
K. Peiker
V. Magas
J. Nyman
R. Gustavsson
H. Lefsaer
S. Vukig
A. Lopez Monteiro
G. Andersson
I. Kazbour Baha
A. Nougallah
O Saraketo
E. Mela
K. Forsman
L. Hall
S. Aspholm
S. Pålsson
B. McKeating
S. Mrakovcic
J. Vidal Grana
A. Conde Lorenzo
A. Romero Perez
J. Garces Mena
S. Aaltonen
F. Alonso Castro
K. Milas
P Ronquillo

Elektriker

C.A. Verzegnassi

Pumpmän

V. Poll
S. Håkansson
M. Piikiiö
R. Nordlander
J-O. Gustavsson
S.E. Mannström
T. Jansson
A. Bulens
R. Sundström

Mäsmän:

E. Bäcklund
S. Selim
I. Thor
B. Olofsson
Y. Mohamed
G. Vassalli
A. Bozymowska
G. Wendt

Matroser:

K. Pettersson
L. Miljenko
A. Basic
B. Kronlund
V. Lokk
J. Mendez Prieto
O. Hansson
B. Olsson
S. Haglund
B. Rengden
E. Rappu
P. Rathke
J. Sturfält
S. Rodriguez Medrano
B. Zikovic
L. Nordin
V. Bura
G. Olsson
R. Fernandez
L. Karlsson
P. Gustavsson
B. Larsson
W. Navarro Flores
M. Zöbinger
J. Blomqvist
E. Ginlund

Reparatörer

A. Hermansson
H. Aho
A. Milla
J. Högberg
A. Prebeg
J. Bubik
A. Karlsson

Eldare

O. Mäkelä
A. Rueda
A. Sheata
J. Kondrcek
L. Trujillo Peres
B. Axelsson
M. Kostovic
K. Wong
R. Verlooy
R. Koskinen
B. Lingsberg
P. Ferrera-Ramon
H. Diers

S. Kera
F. Davila Rio
B. Stahlin
S. Dahl
A. Andersson
O. Johansson
V. Ruiz
L. Johansson
L. Larsson
S. Korhonen
I. Mohlin

LEDIG PERSONAL KYLREDERIET

Befälhavare	Överstyrmän	2:e styrmän	3:e styrmän	Telegrafister	Maskinchefer	1:e maskinister	2:e maskinister
J.O. Nilsson S. Eliasson G. Kroon B. Crafoord C.G. Bengtsson R. Freiman R. Björkman L. Berntson O. Ramsparr S. Lindell K. Dahlén J. Rundqvist K.A. Olsson L. Sjöstrand	A. Saarinen A. Svensson S. Brageesson L. Söderberg K.J. Melander S. Lundberg R. Grann A. Ödman R. Ekblom S.O. Widigsson C.G. Sörensson H.K. Karlström B. Gröndal I. Fällgren J. Antonsen T. Liström A. Bengtsson T. Bringeskoogh G. Roos I. Hansson E. Lindström	K.Å. Nordström P. Gripenberg L. Ling Å. Wallbom B. Olandersson B.Å. Nordvall J. Steingrimsson E. Johnsson K. Koistinen L. Sjöblom S. Persson L. Arnebo U. Kempe B. Nilsson S.O. Karlsson O. Sjeldrup A. Kvarnudd A. Lundquist M. Arnebo	K. Brzezinski M. Borgsén R. Larsen T. Martila R. Gotare K. Rahja T. Nerme P. Dyrssen N. Nordström K.A. Karlsson B. Torstensson B. Bjurström U. Serrander G. Gutenberg P. Harjulahti L. Kosterhed R. Wilhelmsson I. Hansson G. Wennberg L. Cronberg K. Granlund T. Svensson T. Hedskog	A. Svensson A. Bååw M. Sandberg F. Sundström J. Sjöbohm B. Halldén R. Grönquist S. Weckman E. Reivilä G. Granberg T. Johansson A.L. Avin O. Wennström T. Björk A. Myrseth V. Hedbrant R. Lausen	S. Burman L. Devré B. Andersson K.E. Pettersson O. Andreassen R. Rikberg H. Lindberg S.O. Bengtsson N. Cassel S. Svensson J. Breistein J. Rutgersson P. Poohl G. Munck A. Wårners	B. Lindkvist P.E. Bäckman R. Malchow M. Snellman G. Angerby K. Myrseth S. Farrington J. Ernheimer C. Kindrudh M. Pietilä F. Andersson H. Granström T. Olsson R. Jaasund L. Persson A. Enthoven V. Sfaiter	R. Lönnqvist A. Arntzen G. Björk T.Å. Nordlund S. Andersson K. Kvist K. Kvarnström J. Lyborg S. Nordin C.O. Noord L. Larsson G. Spellier J. Carlsson P. Hallström R. Tuomola G. Grönqvist G. de Capretz B. Pettersson S. Engstrand H. Tomminka L. Eriksson
3:e maskinister	Kylmaskinister	Elektroingenjörer:	Elektriker	Ekonomiföreståndare	1:e kockar	Timmermän	Reparatörer
M. Blomstrand E. Widén B. Lindblad C. Gustafsson F. Larsson J. Dahlström I. Svensson O. Wall H.E. Björn G. Dahl L. Kullander K. Nilsson S. Westerlund L. Axelsson C. Jolin M. Andersson V. Baltfors K. Hansson U. Olofsson N. Nyman B. Bodin L.H. Wilhelmsson	R. Olsson R. Grothmark I. Burman S. Bengtsson L. Angelfeldt A. Schubert I. Westerberg W. Lux T. Gunnarsson S Carlsson Bitr. kylmaskinister F. Lindström A. Johnsson	A. Liljeblad T. Wiklund C. Hellgin I. Myrberg A. Niva Å. Johansson L.G. Asklund E. Strömberg A. Willför	A. Hellström K. Olsson P. Helenius B. Larsson Elektrikerelever D. Andersson	P. Rintakoski S. Kristiansson R. Klarl J. Börjesson H. Frödin S. Elenius N. Nilsson K.A. Liljegren P. Forselius C. Jansson L. Josenby Å. Saming H. Dichter G. Feneberg R. Karlsson R Österberg	R. Johansson C.E. Karlsson H. Lassila K.G. Lundqvist H. Johansson O. Larsson J. Graml G. Petkos O. Soinio M. Martin E. Andersson	E. Bjursell R. Rissanen J. Rosenberg G. Micheler	P. Himmist R. Einarsson S.E. Klasér C. Nilsson T. Nordquist J. Nylund K. Lindström A. Norgren L. Persson A. Käck H. Redmann
Motorelever/Lärlingar	Mäsmän	Mäsmän	Båtsmän	Matroser	Lättmatroser	Motormän	
C.J. Löunat J. Truedsson G. Nilsson P.O. Nyberg J.E. Johansson O. Kumerius G. Andersson B. Linder	S. Antikainen M. Nordström A. Barreiros P.O. Moberg O. Olsson M. Sjöberg I. Vermeiren A. Holmén I. Rosenkvist L. Silverberg B. Persson M. Karlsson S. Rutar M. Eriksson M. Gustafsson P. Nordenswan B. Hrubec B. Alderbo I. Andersson K. Meltzer M. Farrington I. Potila	U. Larsson H. Elofsson S. Lundberg K. Jansvik M. Salonen A. Johansson T. Berg A. Gustavsson H. Olofsson A.L. Carlsson E.B. Nilsson M. Andersson C. Berglund E. Lindström M. Södervall C. Stolt E. Berglund H. Kwok A. El Sayed L. Karlsson L. Bergquist B.L. Skog O. Mahmoud Mohamed W. Frödin I. Slättman E. Malmberg E. Johansson S. Möller J. de Schauwers K. Roos E. Duarte Lima A.C. Jönsson A. de Capretz I. Abrahamsson K. Nordenswan M. Jerez Santana K. Hennix R. Lindström A.C. Lyborg	S. Josefsson A. Eriksson K. Hermansson B. Söderholm J.O. Skoglund R. Isaksson J.Å. Persson R. Rissanen O. Mägi S. Kantanen B. Norlén B.Å. Karlsson C. Nordberg	P. Olofsson T. Karlsson I. Norlander E. Sjöstrand A. Blanco Santos T. Persson O. Limnell F. Karlsson L.G. Nilsson K. Nikander L. Mattfolk T. Johansson P.O. Nielsen M. Lundqvist R. Pettersson M. Kivijärvi J. Hansson J. Arvidsson V. Väisänen M. Anvelt O. Thornell P.G. Ahlström R. Henriksson K. Pålberg M. Bengtsson U. Vainionpää J. Alvarez Fernandez B. Stedt L. Hjortsberg A. Domingo H. Casselbag S. Glans M. Farouk A. Olsson H. Överström B. Wiktorsson B. Liljekvist C. Björkman K. Kaattari P.O. Fossbo M. Wennberg A. Kristensen R. Johansson	S. Håkansson U. Lundström L. Eriksson B. Hydling P. Stenvall A. Wibeus H. Ekman G. Lindqvist S. Olausson B. Eriksson Chr. Öberg P. Myrstrand R. Pettersson O. Sörlin J. Södervall L. Fredriksson V. Lundin J. Ekholm R. Olsson S. Norgren C. Hasselblad T. Karlsson T. Forsberg K. Mattsson M. Carlsson M. Carlsson L. Näsman L. Teodorsson H. Andersson	L.E. Karlsson J. Tubio Lopez R. Svanholm P. Östberg F. Nilsson T. Olsson B. Sjöholm K. Persson K. Björkman S. Karnila G. Elfvin R. Johansson B. Palmersjö K. Berg P. Jacobsson J. Jonsson S. Sjöbom I. Palcat R. Andersson L. Hjelm H. Wideman K. Svenman B. Lundberg C. Andersson S. Gustavsson S. Bergström M. Baf L. Sjödin T. Carlsson Ch. Nilsson C. Leander J.E. Persson T. Andersson M. Adolfsson Berne Hanning L. Josefsson S. Andersson H. Berg	
Jungmän/Lärlingar	R. Orsvärn R. Hansson B. Jörgensson J. Nielsen K.G. Wasström J.O. Hedblom H. Hjelm U. Stålborg L. Ericksson B. Jakobsson B. Larsen A. Ahlberg						
E. Brolin R. Olsson A. Hedlund T. Elmgren H. Rylander B. Bergström L. Eriksson Ch. Jonsson							

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

Ansvarig utg. Sven H. Salén
Redaktör Gösta Ekeström

Produktion LYCKE & LUND, Sthlm

Svedel Linjens agentmöte

Svedel Linjen har hållit det traditionella årliga agentmötet, och denna gång stod Salénrederierna som inbjudare och arrangör. Det ägde rum på Skoklosters Wårdshus den 10 och 11 juni. Till mötet hade infunnit sig, förutom representanter för Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux, Paris, Salénrederierna och Svedel Linjens organisation i Paris, ett trettiotal representanter för

linjens agenter i Europa, Saudi-Arabien och de östafrikanska länderna.

Ett nytt inslag var representanter för Tor Line, som tidsbefraktat ett ro/ro-fartyg till Svedel Linjen och som dessutom bistår linjen med teknisk assistans. Bland deltagarna fanns för första gången två damer, som välkomnades särskilt hjärtligt.



T.v. ses VD i Svedel Linjen, J. Aumont, Paris, samt i mitten och till höger representanterna för de två ägarparterna i linjen, T. Vieljeux och Clarence Dybeck från Delmas-Vieljeux i Paris resp. Saléns.

Delegaterna representerade olika geografiska intresseområden. Fr.v. ses C.A. Lehmann och H. Lehmann från Köpenhamn, F. Vermeer och A.D.H. Huijsman, Rotterdam samt M. Jahazi och St. J.D. Morgan-Davis, Mombasa.



Dragning i Konstlotteriet

Konstsäsongen är i stort sett över för i år och för Salénrederiernas Kulturförnings del innebär detta att årets stora begivenhet, den årliga utlottningen av konst, gått av stapeln. Detta med stor spänning emotsedda arrangemang ägde rum på huvudkontoret den 13 maj, då svensk konst till ett nuvärde av cirka 25 000 kronor lottades ut.

I årets lotteri deltog drygt 250 anställda. Av vinnarna återfanns förhållandevis många bland de ombordanställda, vilket är glädjande, eftersom det borde kunna bidra till att stimulera ännu fler från fartygen att delta i konstlotteriet under kommande år.

Själva dragningen i lotteriet ägde alltså rum den 13 maj och därefter var konstverken utställda till påseende under en vecka. Vid en liten sammankomst den 24 maj fick sedan var och en av vinnarna eller deras ombud välja bland de totalt 28 konstverken. Det allmänna intrycket var, att flertalet vinnare var nöjda med sina vinster.

I samband med den avslutande sammankomsten gav konstnären Ro-

land Svensson värdefulla synpunkter på bl a dagens grafikmarknad. Här följer vinstlistan i sin helhet.

- 1) Thomas Milchert, litografi P.G. Thelander
- 2) Britt-Marie Magnusson, litografi Lennart Jirlow
- 3) Björn Byrfors, litografi J. Fogelqvist
- 4) Peter Leuhusen, litografi Roland Svensson
- 5) Clarence Dybeck, oljemålning Madeleine Pyk
- 6) Rune Storåkers, oljemålning Doris Hennix
- 7) Göran Carlberger, oljemålning Gösta Gustavson
- 8) Karl Axel Olsson, färgetsning Brita Molin
- 9) Richard Forsberg, oljemålning Doris Hennix
- 10) Arthur Henriksson, litografi Brita Streijffert
- 11) Göran Norrthon, akvarell Willie Weberg
- 12) Bengt Lidén, akvarell Göte Hennix
- 13) Jan Annwall, litografi Bengt Landin
- 14) Oskar Landin, litografi Hugo Zuhr

15) Folke Malmcrona, litografi Roland Svensson

16) Birgit Sörensen, litografi Gösta Gustavson

17) Frank Johansson, litografi Rune Jansson

18) Lars Johanson, litografi Lennart Jirlow

19) Bengt Ericsson, färgetsning Nils G. Stenqvist

20) Sven Appelgren, oljemålning N. Lorentzon

21) Birgit Neijbert, litografi Lennart Gram

22) Stig Lundberg, grafik/offset Mona Johansson

23) Mona Rallis-Persson, litografi E. Eberhardsson

24) Rigmor Schönbeck, skål av stengods i kinesisk teknik Ulla och Gustav Kraitz

25) May Hedquist, serigrafi Lennart Rodhe

26) Bengt Bjernhager, serigrafi Lennart Rodhe

27) Gösta Norén, signerad reproduktion Roland Svensson

28) Leif Richter, Sveriges Allmänna Konstförenings årsbok 1975 om Albin Amelin