

Salén-Nytt

Nr 4 Sept 1976 — Årg 9



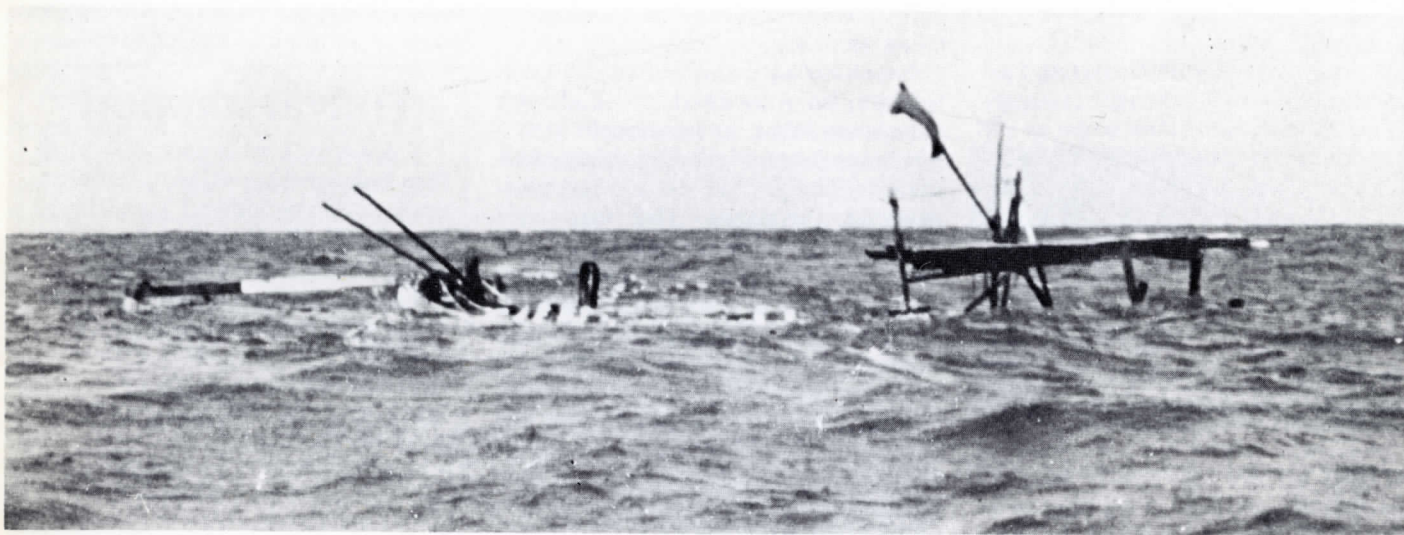
San Blas räddade 10 skeppsbrutna

När Saléns kylfartyg den 18 juli var på väg från Kapstaden till Osaka i Japan och befann sig i indonesiska farvatten observerades vid middagstiden en nödställd farkost med flera människor ombord. Genom vinkningar påkallade de hjälp och San Blas girade omedelbart och styrde ned mot den sjunkande farkosten. Så här berättar Hans Östberg, befälhavare ombord i San Blas, om det som sedan hände:

Styrbords livbåt sjösattes under befäl av 2:e styrman. Den nödställda farkosten visade sig vara en djonk som flöt med endast en del av överbyggnaden ovanför vattenytan. Namnet på farkosten var oläsligt och på grund av språksvårigheter kunde de skeppsbrutna inte meddela djonkens namn. De tio nödställda togs ombord i livbåten. Från San Blas observerades senare ett mindre kustfartyg som styrde ner mot San Blas. Det visade sig vara det indonesiska

fartyget Polaris Nr 281 PPJ, som tog ombord samtliga de tio nödställda.

San Blas livbåt kunde inte hivas upp till fartyget enär bromsen på livbåtsmotorn brändes sönder vid den snabba firningen. Livbåten togs därför ombord med däckskranen. Varningstelegram utsändes från San Blas för den sjunkande djonken. Vädret var vid tillfället bra med klar sikt och moderat sjögång.



På övre bilden ses den sjunkande djonken och på bilden nere t.v. några av de räddade. På den högra bilden ses närmast kameran maskinist B. Börjesson och fr.v.

styrmännen L. Andersson, K.G. Edoff och K. Pentsari. Bilderna togs från livbåten av maskinist Kent Mattsson.

VD har ordet:

Tack vare unika insatser från många medarbetares sida samt våra betydande reserver från tidigare goda år verkar vi nu ha klarat oss igenom de värsta sviterna av oljekrisen 1973. Det har varit några besvärliga år, men även svåra tider har sina positiva sidor. Man får t ex veta om en organisation håller för påfrestningar. Jag tycker tveklöst att vi kan påstå att våra medarbetare väl klarat av förväntningarna, vilket ger oss anledning att med tillförsikt satsa på framtiden.

Man får under en lång konjunktursvacka också klart för sig om den ekonomiska beredskapen i företaget har varit tillräcklig. Vi har varit skakade och har kanske haft en viss tur. Jag trodde i slutet av 1973, att vi hade så stora reserver och resurser att vi med lätthet skulle klara den nedgångsperiod vi såg framför oss och dessutom ha kraft att satsa på nyinvesteringar. Jag kunde själv knappast föreställa mig en så djup sjöfartskris som det nu blev, och jag var inte ensam om det.

Vi disponerar just nu över drygt 300 miljoner i kontanta medel och ungefär 100 miljoner i aktier. En till synes mycket stark likviditet, men så länge vi inte får in tillräckliga frakter för att täcka våra stora avbetalningar till Kockums måste vi vara försiktiga med anskaffning av nytt tonnage.

Vi skulle behöva belåna en del av vår flotta nu för att kunna göra nödvändiga ersättnings- och nyinvesteringar under rådande lågkonjunktur, då priserna är gynnsamma. Det är nu vi borde agera för att få låga kapitalkostnader som kan ge kompensation för våra höga driftskostnader. Men det är klart, att när t ex värdet på fartygsflottan på 2 år sjunkit med cirka 2 miljarder och vi varit tvungna att sälja en stor del av våra börsnoterade aktier, är det inte så underligt att det inte precis köar av bankfolk för att låna ut på resterande reserver. Vi får hoppas att vår regering ger rederinäringen det stöd som behövs för att klara framtiden utan allvarliga

följder på grund av uteblivna fartygsinvesteringar.

Den kris vi har genomlevt ger anledning till djup eftertanke. Jag tror — och den bedömningen skall vi ytterligare debattera i höst — att vi huvudsakligen skall använda våra begränsade resurser på att under vissa förutsättningar konsolidera och bygga ut vår rederiverksamhet. Det är trots allt det vi kan bäst.

För att förbereda oss för detta måste vi disponera om våra personella resurser. Vi har, för att på bästa sätt organisera oss för framtiden, anlitat en välkänd konsultfirma från världens främsta sjöfartsnation Norge. Experter har nu under en tid talat med många anställda och fått fram intressanta synpunkter. Den nya organisation, som vi nu arbetat fram och som i huvuddrag redovisas i det följande, återspeglar härigenom vad våra egna medarbetare ansett vara bäst för oss alla.

Många tror kanske att problemen för svensk sjöfart kommer att försvinna så snart marknadsläget rättar till sig. Så är tyvärr inte fallet.

Den senaste avtalsrörelsen blev olycklig så tillvida att vi i Sverige mot bakgrund av de goda resultaten 1974 felaktigt trodde oss ha råd med stora löneökningar, långt större än i den övriga världen där lågkonjunkturen redan blivit kännbar.

Resultatet av detta blev att det redan tidigare höga svenska kostnadsläget blev ännu högre internationellt sett. I vår bransch, där vi till 85 % arbetar helt utanför Sverige, blir detta höga kostnadsläge förödande. Om man mot denna bakgrund dessutom via lagstiftning hindrar svenska redare att etablera sig utomlands för att under billigare flaggor kunna klara den internationella konkurrensen, kan det bara betyda att man ger vår näring en fullständigt omöjlig situation. Dessutom vore det egendomligt så tillvida att all annan svensk industri tillåts etablera sig utomlands. Varför skulle inte rederinäringen få göra det, som ju arbetar internationellt i betydligt högre grad än någon annan näringsgren här i landet?

Huvuddrag i vår nya organisation

Vissa riktlinjer för vår framtida organisation börjar nu bli klara. Innan vi går in på dem är det kanske på sin plats att tala om varför vi nu arbetar så mycket med detta. Vi tror — och hoppas vi har rätt — att vi är på väg ur en ovanligt djup och långvarig rederikris. Det bör vara rätta tiden att bygga upp en framtida organisation som är så ändamålsenlig som möjligt. För att få en allsidig diskussion kring detta arbete ansåg vi det väl befogat att anlita erfarna sjöfartskonsulter. Vi tror det har varit riktigt. De har kommit med mycken konstruktiv kritik och många värdefulla synpunkter. Ofta ser ju

utomstående mer objektivt på problemen än någon som arbetar inom ett företag.

Under de diskussioner som har varit om den framtida organisationsuppbyggnaden och funktionsfördelningen inom Saléninvest-gruppen har resultatet blivit att Rederigruppen och Salén & Wicander-gruppen förstärks inom ledning och organisation.

Följande har nu bestämts:

I. Salénrederierna

A. Claes-Henrik Zethelius utnämns till vice verkställande direktör i Salénrederierna AB den 1 januari 1977.

Det är därför livsviktigt att tillämpningen av de regler, som den nu avslutade flaggutredningen kommit fram till, sker med stor omtanke så att inte befogade och nödvändiga flaggskiften hindras. En restriktiv tillämpning av flaggutredningen skulle i dagens svåra situation säkerligen knäcka flera svenska rederier.

Saléns opererar idag totalt drygt 100 fartyg, varav vi själva äger ett sextiotal. Resten, 40 fartyg, har vi tidsbefraktat från utländska redare. Detta förhållande, som exempelvis på kylsidan ger oss en mycket stark ställning på marknaden, har dock sina nackdelar. Råkar fartygsägarna illa ut, som skett i Maritime Fruit Carriers fall, drabbas även vi hårt, då vi utsätter oss för risken att i en god marknad inte förfoga över tillräckliga transportmedel för våra åtaganden. Om vi istället själva ägt dessa utlandsflaggade fartyg, hade vi haft en helt annan kontroll över situationen. Svårigheterna till direktinvesteringar i fartyg under utländsk flagg, dvs utan föregående flaggbyte, lägger här hinder i vägen.

Som sagt — många problem kvarstår, men jag tror ändå den värsta tiden är över. Nu är det dags att tillsammans bygga för framtiden. Har vi bara förmåga att anpassa oss till de förändrade realiteterna i vår omvärld, är jag säker på att vi skall lyckas. ■

Halvårsrapport

Saléninvestkoncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick för perioden 1 januari—30 juni 1976 till 67 mkr. Resultatet fördelar sig på rederirörelse m m —13 mkr, Salén & Wicander 4 mkr (efter avdrag för kostnader i Salén Energy om 6 mkr) samt extraordnara poster 76 mkr. I rederieresultatet ingår vinst vid försäljning av fartyg med 24 mkr.

I den prognos som lämnades vid bolagsstämman i juni förutsades koncernens verksamhet ge en mindre förlust före bokslutsdispositioner och skatt för helåret 1976. På grund av resultatförbättringar inom främst kyl och tank beräknas nu verksamheten ge ett visst överskott för 1976.

B. Salén Reefer Services uppgår i Salénrederierna den 1 januari 1977 och bildar tillsammans med det nuvarande Kylrederiet en Kylenehet.

C. Chef för Kyleneheten blir från den 1 januari 1977 Mats Ruhne.

D. Nuvarande Tank och Torrlast liksom Kyleneheten skall i framtiden koncentrera sig på marknad, operation och projekt med ekonomisk uppföljning och kontroll.

E. All fartygsdrift överföres till en ny Drift- och Teknikenhet, i vilken tekniska avdelningen och driftsavdelningarna skall utgöra bas.

Forts sid 20

Första halvåret 1976 bra för Salén & Wicander-gruppen

Salén & Wicander-gruppen har, om man exkluderar den från årsskiftet övertagna energisektorn (oljeborrigar och oljeprospektering), ett halvårsresultat före dispositioner på 10,1 mkr, vilket är jämförbart med föregående år men överskrider budget med 2,7 mkr. Detta till trots vill man ännu ej förbättra årsbudgeten (16,8 mkr) med hänsyn till några negativa faktorer som troligen kommer att påverka årsresultatet — förskjutningar av såväl vissa större leveranser som förväntad orderingång, prisstopp på bilar etc. I ett något längre

perspektiv är det glädjande kunna konstatera en viss återhämtning av den marina marknaden.

Flygverksamheten, vars resultat ej konsolideras i S & W-gruppen, har under första halvåret givit ett operationellt överskott av ca 1 mkr, vilket är ca 0,5 mkr sämre än budget, som dock beräknas bli uppfyllt mot årsskiftet. Överskott vid försäljning av ett flygplan och några reservmotorer har väl kompenserat för det operationella budgetunderskottet.

Peder Bonde till SE-banken

Skandinaviska Enskilda Banken har träffat överenskommelse med direktör Peder Bonde om att denne under hösten knyts till Banque Scandinave en Suisse. Peder Bondes främsta uppgifter blir att leda en omstrukturering och utveckling av Skandinaviska Enskilda Bankens intressen i Geneve och Zürich. Peder Bonde lämnar i samband därmed sin befattning som vice verkställande direktör i Saléninvest AB och flyttar till Zürich, men kvarstår dock tills vidare som styrelseledamot i Saléninvest AB.

Frågan om ersättare för Peder Bonde i Saléninvest AB skall behandlas av den nu pågående organisationsutredningen.

Lyckad start för Baltic Wasa

Torrlastrederiets senaste nyförvärv m/s Baltic Wasa genomgick under juli månad, efter en första resa från Östersjön till Nordspanien med kollast, sitt egentliga elddop, då hennes speciella lossningsanordning kunde utnyttjas till fullo. Från Ghent i Belgien till Owendo i Gabon transporterades 18.000 mton "gravelstones".

Fartyget lossades ut under två dagar med en lossningshastighet av 9.000 ton per dygn, vilket får anses vara ett mycket gott bevis på fartygets tekniska prestanda och kanske inte minst besättningens goda arbetsinsats. Salénrederierna har kunnat tillförsäkra sig dessa laster just på grund av specialiseringen i självlossande fartyg. Owendos hamn har inga hamnkranar.

Efter ytterligare en positionsresa från Västafrika till England med malm har fartyget nu utfört jungfruresan på ett treårigt koltransportkontrakt, tecknat med Länsirannikon Voima, ett nybyggt kraftverk i Tahkoluoto utanför Mäntyluoto Finland, byggt för alternativdrift olja eller kol. Salénrederierna har som underlag till kontraktsdiskussionerna under 1974/75 varit behjälpliga med förarbetet i samband med hamnanläggningen och transportutvärderingen. Under åren 1976/77/78 kommer Salénrederierna med sina självlossande fartyg att transportera totalt ca 1,2 milj. ton kol från Polen.

Sea Song såld

Saléns motortanker Sea Song om 43.045 ton dödvikt har sålts till Costonco Compania Naviera S.A., Panama, och levererades till de nya ägarna den 14 juli. Fartygets nya namn är Soula C.

Sea Song byggdes på Öresundsvarvet, levererades till Salénrederierna AB 1959 och var alltså i rederiets tjänst i 17 år.



Kylfartyget Lapland till SRS

MFC:s kylfartyg Lapland, byggt 1972 och på 351.657 cbft, har inköpts av Spanocean Ltd, London. Vid leveransen den 16 juli övergick fartyget på tidsbefraktning till Salénrederierna och slöts samtidigt med SRS. Fartygets namn har ändrats till Kungshamn.

Götaverkens VD har ordet:

— Den 1 juli i år var ett viktigt datum i Götaverkens historia. Staten fick aktiemajoritet i koncernens moderbolag AB Götaverken medan Saléninvest som bekant behåller 49 % av aktierna. Därtill blev Eriksberg en del av Götaverken-koncernen.

— Jag önskar att jag hade kunnat uttrycka en förhoppning om att vi nu har en bekymmersfri seglats framför oss. Som alla vet är det inte fallet. Vi har många svåra problem att brottas med.

— Visserligen ser vi väl en liten ljusning vid horisonten i fråga om marknaden för våra produkter. Behovet av sjötransporter stiger nu raskt i takt med världskonjunkturen men överskottet på fartyg — framför allt tankfartyg — är så stort att vägen är lång till lönsamma frakter. Först då kommer redarna att börja köpa fartyg i större skala igen. Världens varvsindustri är vidare så stor att vi även den dagen kommer att få väldigt svår konkurrens. Det här innebär att vi inte kan göra avkall på vår kapacitetsbanning. Vi får ställa in oss på att bygga färre fartyg i framtiden än Götaverkens olika varv och Eriksberg tillsammans gjort hitintills. Vi kan inte heller räkna med att få någon verklig hjälp från samhällets sida vad gäller de finansiella problemen. Vi måste även i framtiden ta risken att låna dyra pengar i osäkra valutor. Det slipper våra konkurrenter i utlandet där staterna på olika vägar tar hand om de problemen och kostnaderna.

— Den kris vi ännu bara kan skymta slutet på innebär svårigheter för många av våra kunder. Deras problem blir lätt våra problem och försämrar på olika sätt vårt resultat eller innebär ytterligare risker fram till dess rederierna är tillbaka i normala gängor igen.

— Vi skulle mer än väl behöva några goda år för att bygga upp koncernens ekonomi och soliditet. Att staten blivit vår störste aktieägare medför på inget sätt att våra ansträngningar får slappna av på den punkten. Det står klart uttryckt i överenskommelsen mellan staten och Saléninvest att vår koncern skall arbeta enligt normala företagsekonomiska principer. Det måste alltså även i fortsättningen vara allas vårt mål att förbättra koncernens ekonomiska läge och helst kunna lägga undan en slant som reserv för framtiden.

— Även våra interna problem blir svåra att lösa. Målet är klart ut sagt: nybyggnadsverksamheten i Göteborg skall samlas till Götaverken Arendal. Den operationen utgör ett viktigt led i den nedbantning av den svenska varvskapaciteten som fastställts av

riksdagen och som berör hela varvsindustrin men mest varven i Göteborg. Vi vet att det blir en smärtsam operation på personalsidan och då främst för tjänstemän och arbetsledare. Men vi har några år på oss att genomföra den i samverkan mellan alla berörda kategorier. Vi kan därmed hysa en hygglig tillförsikt att kunna klara nedbantningen i ordnade former, dvs så att vi i möjligaste mån underlättar omställningen till nya jobb för dem som i sinom tid skall slussas till andra resultatenheter eller kanske måste lämna koncernen.

— Detta kan synas som dystra profetior, men ingen är hjälpt av att vi blundar för de svårigheter vi har framför oss. Trots omställningsproblem och trots rådande lågkonjunktur inom sjöfarten hyser jag ändå en viss försiktig optimism för vår framtid på längre sikt. Det gäller att vi klarar oss fram dit. Mindre kapacitet kräver mindre personalstyrka, mindre kostnader, mindre finansiella resurser. Den kostymen passar vårt lilla land och dess begränsade resurser bättre än att vara "världstiva" som varvsnation. Det ökar vår chans att uppnå en sundare ekonomisk bas för varven och därmed hålla våra framtida konjunkturproblem på en mera hanterlig nivå.

Hans I Laurin

Gemensam rederidrive för säkrare godstransporter

Tor Line och sex andra svenska rederier har gemensamt sammanställt regler för säkring av last på trailers, flak och i containers. Man har gjort detta i form av en 12-sidig 4-färgs broschyr, där man med teckningar och kortfattade texter beskriver olika moment under transport till lands och till sjöss.

Målsättningen för både rederier och godsavlastare är att reducera transportskadorna till ett minimum och från rederihåll har det varit angeläget att före höstens och vinterns stormar nå ut med sin information.

Ingenjörsvetenskapsakademiens Transportforskningskommission (IVATFK) arbetar med att ta fram detaljerade tekniska anvisningar för stuvning och avregling av gods samt bildmaterial för informationsändamål. Detta projekt beräknas vara avslutat under 1978. I denna projektgrupp ingår en representant från rederierna.

Ny styrelse i AB Götaverken

Vid en extra bolagsstämma i AB Götaverken har beslutats om ökning av bolagets aktiekapital från 174 250 000 till 200 000 000 kronor genom en till svenska staten riktad nyemission. Betalning sker genom konvertering av ett statligt lån som Götaverken erhållit tidigare.

Till styrelseledamöter från den 1 juli 1976 omvaldes Gunnar Dahlsten, Hans Laurin, Bengt Tengroth och Alf Åkerman, Göteborg, samt Nore Sundberg och Sture Ödner, Stockholm. Vidare nyvaldes Sven G. Andrén, Bertil Danielsson och Sven Orre, Stockholm, samt Sven Edström, Gävle.

Vid konstituerande sammanträde utsågs Sven G. Andrén till styrelsens ordförande.



Sven G. Andrén

Till arbetstagarerepresentanter i styrelsen har utsetts Karl-Erik Börjesson, Inge Carlsson, Per Fritzson och Bertil Levin, Göteborg.

Till revisorer från den 1 juli 1976 omvaldes Sten Nackstad och Bertil Olsson, Stockholm, och nyvaldes Lars Elvstad, Göteborg.

Erland Wessberg Eriksbergschef

Erland Wessberg har utsetts till verkställande direktör för Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB. Han behåller samtidigt befattningen som chef för Götaverken Arendal.

Till ställföreträdande chef för Arendal har utsetts economichefen Lars Forsberg. Han har också utnämnts till direktör i AB Götaverken.

Rolf Bergstrand har utsetts till chef för Eriksbergs avsnitt för produktion, konstruktion och materialadministration och samtidigt utnämnts till direktör i AB Götaverken.

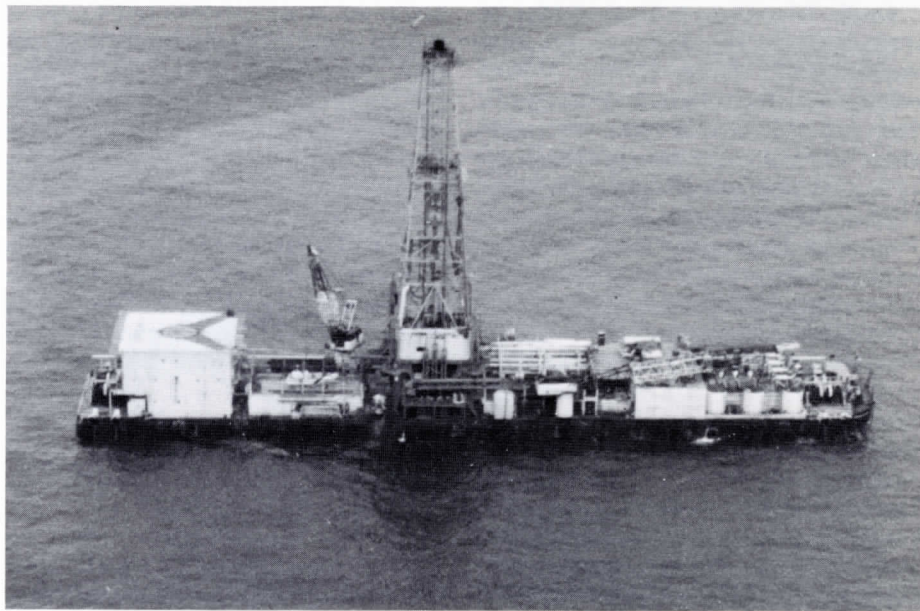
Gasfynd på Reed Bank

Vid borrning efter olja på Reed Bank utanför Filippinerna, där Saléns, KemaNord och Svenska Tändsticks AB samarbetar med Salén Energy AB som ansvarigt för operationerna, har naturgas i anseelig mängd påvisats.

Borrningen av det första hålet inleddes den 29 april med användning av borrarpråmen Brinkerhoff I och avslutades den 20 juli på 4.100 m (13.530 ft) djup. Därefter har en serie mätningar företagits i borrhålet för att fastställa vilka bergarter som förekommer och dessas egenskaper. Därefter har hålet fyllts igen och Brinkerhoff den 10 augusti gått vidare till ett annat uppdrag.

I hålet har tre skikt porös sandsten påträffats, som innehåller naturgas och mindre mängder kondensat (gasol). Däremot har ingen råolja kunnat påvisas.

Nästa steg blir nu att utnyttja de erhållna kunskaperna om bankens geologi för en kontroll av den tidigare uppfattningen om bankens geologiska uppbyggnad. Därefter kan beslut fattas



Bilden från borrningarna vid Reed Bank togs i juli av Lennart Båveryd, som är sammanhållande för projektet inom Salén Energy AB.

om fortsatt borrning, som bör äga rum under första hälften av 1977.

Förekomsten av naturgas får betraktas som ett gynnsamt tecken inför fortsatt prospektering men har knappast någon ekonomisk betydelse eftersom det möter stora svårigheter att utnyttja gasfyndigheter i ett sådant läge, långt från land och utan möjlighet att dra en ledning in till kusten.

Salenergy 1 i arbete

Borrplattformen Salenergy 1, som levererades i vår till det konsortium i vilket Salén Energy AB och Rederi AB Salénia tillsammans äger 38 %, har nu erhållit sitt första sysselsättningskontrakt. Det tecknades nyligen med Transco, Houston, och omfattar borrning av ett hål i offshoreområdet utanför Louisiana, USA. Den 23/8 påbörjades den 24 timmar långa bogseringen av borrarplattformen till Block nr 107 i det aktuella området. Det beräknas att borrningarna kommer att ta ungefär 30 dagar i anspråk. Vattendjupet på platsen är 180 fot och hålet kommer att bli maximalt 9.000 fot djupt. I området sysselsätts totalt 29 borrarriggar av Jack Up-typ.

Ralph Redman är borraringschef ombord Salenergy 1 och från Salén Offshore, Stockholm, finns Ove Englund med.

Underhandlingar om nästa borraringskontrakt för Salenergy 1 väntas bli slutförda inom kort.



Den här bilden togs i våras, när Salenergy 1 stod inför sin leverans. I mitten ses Bob Cunningham, chef för Salén Offshore i Houston, samt Ove

Englund och Björn Dahlström – den senare numera i Singapore för övervakning av den borrarplattform som Salén Energy/Salénia bygger där.

Ny driftsform prövas i Saléns fartyg

Under de senaste årtiondena har en stark strukturrationalisering ägt rum inom svensk sjöfartsnäring. Antalet rederier och fartyg har minskat samtidigt som de kvarvarande rederierna oftast expanderat tonnagemässigt genom tillkomst av större och mera kapitalkrävande fartyg. I sin tur har detta gjort det nödvändigt för rederierna att på alla sätt försöka driva fartygen så att i varje situation det bästa möjliga ekonomiska resultatet uppnås. För de ombordanställda har följden blivit kortare hamnuppehåll och minskade möjligheter till underhåll av fartygen, speciellt vad gäller utrustning som är nödvändig för deras framdrivande. De kortare hamnuppehållen har man sökt kompensera genom förbättrade tjänstgöringsförhållanden som medfört införande av olika registreringssystem med åtföljande hårdare centralledning från rederiet. Handlingsfriheten för den personal ombord som ställs i en oförutsedd situation eller t o m befinner sig i ett rent rutinarbete har kraftigt beskurits trots att just den personalen, som ju befinner sig på platsen, bör ha den bästa överblicken av situationen. Utvecklingen inom sjöfarten har på detta område gått i rakt motsatt riktning mot vad man funnit lämpligt vid många landbaserade företag med olika driftsenheter. De nya lagarna på arbetslivsområdet har hos industrin medfört en ökande trend till att inom givna ramar decentralisera beslutsfattandet till driftsenheterna. Har sjöfarten, som idag lever under i stort sett samma lagar, någon möjlighet att decentralisera beslutsfattandet till fartygen = driftsenheterna?

Projektgrupp tillsättes

Under 1975 ställdes frågan av de ombordanställdas representanter i styrelsen för Salénrederierna AB. Rederiledningen genomförde en undersökning, som visade att ett sådant beslutsfattande borde vara möjligt och att man på flera andra håll i Europa börjat intressera sig för liknande tankegångar.

Under våren tillsattes därför en projektgrupp bestående av Bengt Lidén och Lars-Eric Cronberg från rederiledningen samt Berndt Lindoff från kylederiet. Gruppen fick till uppgift att utarbeta de riktlinjer, som skulle kunna ligga till grund för att Salénrederiernas fartyg, med sikte på framtiden, skall kunna drivas som självständiga produktionsenheter med administrativt och ekonomiskt ansvar inom vissa angivna ramar. Det beslutades också att

pröva denna driftsform i fyra kylfartyg och att provdriften skulle påbörjas i och med budgetåret 1977. De uttagna fartygen är de sist byggda i Snowserien, nämligen Snow Drift, Snow Ball, Snow Crystal och Snow Hill. I dessa fartyg kommer de ombordvarande att få avsevärt utökad rätt att själva bestämma över förhållanden som rör driften av fartygen. Driftsformen har fått namnet Driftsenhet eller förkortat DE-drift för att understryka den självständighet som fartygen intar gentemot rederiet.

DE-driftens uppbyggnad

Då ett fartyg övergår från den centralledda drift, som idag tillämpas, till DE-drift, erfordras för att uppnå ett för alla parter fördelaktigt resultat, att rederiet ställer ett antal hjälpmedel till fartygens förfogande. Projektgruppen har ansett att utan dessa blir självbestämmanderätten för fartygen illusorisk och har byggt upp DE-driften på att:

1. Fastställa område för fartygens självbestämmanderätt
2. Förse fartygen med de hjälpmedel som behövs för att fatta administrativt och ekonomiskt riktiga beslut.

Rederiledningen, som hela tiden helhjärtat understött projektgruppens arbete, har från fartygens självbestämmanderätt endast undantagit några få saker, som av praktiska skäl är nödvändiga att fatta beslut om i land, t ex laster, köp o försäljning etc. För övrigt har diskussionen varit fri och beslutsområdena har av en referensgrupp bestående av ombordanställd personal reglerats inom ett antal ramar. På så sätt har samarbetet mellan fartyg och landorganisationen fastställts efter den önskan som den sjögående personalen givit uttryck för genom referensgruppen. De upprättade ramarna kommer att ytterligare diskuteras med personal, som kommer att tjänstgöra i DE-fartygen, vid de informationsmöten, som kommer att hållas med dem från och med den 23 september.

Hjälpmedel

Vilka hjälpmedel kommer då DE-fartygen att få? Samtliga rör sig kring de tre grundstenar som projektet vilar på, nämligen

- a. stambesättningar
- b. planerat underhåll
- c. budgetering

Stort arbete har nedlagts på dessa hjälpmedel. I synnerhet den nödvändiga integrering, som måste finnas, har varit arbetskrävande. Speciellt kan nämnas, att ett nytt kontosystem har fått framarbetas och anpassas till det redan existerande "Planerade Underhållssystemet". Ej heller detta har helt undgått omarbetning och kommer dessutom att kompletteras med ett system som minskar skrivarbetet men ökar överskådligheten. Det nya kontosystemet med anpassning till PUSystemet har medfört, att även nya budgetrutiner fått utarbetas tillsammans med rutiner för kostnadsuppföljning, som skall tillställas fartygen månadsvis.

Ansvar för driftsbudgeten flyttas till fartygen

1977 års budget kommer att utarbetas av den personal som skall tjänstgöra i DE-fartygen. Detta arbete kommer att ske under oktober månad med hjälp av tidigare budgetansvariga innan vederbörande går ombord. Avsikten är dock att hjälpmedlen skall vara så goda, att man under kommande år skall kunna utföra budgetarbetet ombord och på så sätt kunna anpassa budgeten till de driftsförhållanden som man önskar upprätthålla i sitt fartyg. Budgetförslagen från fartygen skall varje år godkännas av rederiet, som i sin tur, utöver den ovannämnda kostnadsuppföljningen, kommer att redovisa till fartyget de seglationsinkomster som detta haft under perioden. Härigenom får man ombord en klar ekonomisk bild av de insatser som görs. Projektet och referensgrupperna tror att man genom att redovisa såväl inkomster som utgifter gör arbetet intressantare och mera stimulerande än tidigare. DE-driften ger den intresserade möjlighet att registrera även de ekonomiska följderna av en vidtagen åtgärd och kan därigenom påverka Driftsenhetens lönsamhet.

Projekt- och referensgrupperna är väl medvetna om att omläggning av fartygsdriften från centralt till decentraliserat beslutsfattande kommer att stöta på många svårigheter. Trots att grupperna endast tagit de första stegen mot målet kommer säkert oförutsedda händelser att dyka upp. Genom de förutsättningar för bättre förtroende och samarbete mellan fartyg och landorganisation som finns i projektet bör dock hindren inte vara oöverstigliga. För att möjliggöra för ansvariga i DE-fartygen att fatta så goda beslut

Rollfilms identitetssystem på Salén & Wicanders program

Salén & Wicander AB har genom ett helägt dotterbolag, PRID International AB, övertagit rätten till exploateringen på den utomnordiska marknaden av AB Rollfilms identitetssystem.

AB Rollfilm tillverkar sedan länge identitetskort som bla karakteriseras av ett mycket avancerat skydd mot förfälskningar. Detta har också uppmärksammat mycket positivt av den snabbt växande internationella marknaden för identitetssystem. Genom tidigare, nu övervunna, svårigheter med den svenska försäljningen har AB Rollfilm hittills inte kunnat tillvarata de internationella möjligheterna.

Den nu träffade överenskommelsen innebär att

PRID International AB får rätten till marknadsföringen av identitetssystemen i samtliga utomnordiska länder och att

AB Rollfilm fortsättningsvis kommer att svara för produktion och utveckling av identitetssystem samt för marknadsföringen i de nordiska länderna.

Till VD i PRID International AB har utsetts Göran Larsson, som närmast kommer från Salén Reefer Services.



Göran Larsson

Sovjet bra marknad för S&W:s marina produkter

Salén & Wicander-gruppen deltar den 7-17 oktober i Sudoavtomatika -76, en internationell utställning för fartygsutrustning i Leningrad. Deltagandet i utställningen anses angeläget, eftersom Sovjetunionen utgör en betydande marknadsandel för Salén och Wicanders marina program. Speciellt intresse har från sovjetisk sida visats för Gunclean, Salwico Säkerhetssystem, Salén & Wicander Terminalsystem, Siwertell Ships Unloader och Salén Vattenvårds miljöprodukter: Neptumatic reningsverk, Salwico oljehaltmätare och PPMatic läns-vattenseparatorer.

Vilhelm Åhgren leder Salén & Wicanders utställningsgrupp i Leningrad, i vilken även finns representanter för företagets finska representant, Oy Scan-Marine Ab.

Saléninvest i utställningar i Houston och Peking

som möjligt kommer informationen till fartygen att avsevärt ökas. Utöver det tidigare nämnda inkomst- och kostnadsuppföljningssystemet kommer information om aktuella förändringar beträffande exempelvis lagar, avtal och möjligheter till utbildning att tillställas fartygen ävensom information om prisutvecklingen för fartygsförnödenheter inom Sverige och lämpliga utländska hamnar.

En speciell price-guide har för ändamålet redan framtagits. Den tekniska utvecklingen skall också bevakas och lämpligt material tillställas fartygen från landorganisationen, som inom informationssektorn får en stor uppgift att fylla med att systematisera det utsända materialet. Misstag kan väl knappast undvikas när DE-driften startas, men rätt utnyttjad kan de leda framåt i den utveckling som påbörjats och som behöver fortsätta under år framåt innan en fullgod utvärdering av DE-driften kan göras.

Samtidigt med denna information har till samtliga fartyg och den personal som berörs av projektet i de utsedda fartygen sänts utförligare material med information om DE-driften. Intresserade Salénanställda som önskar mer material eller information kan erhålla detta efter hänvändelse till "Projektgruppen DE-drift". Under hösten påbörjas informations- och utbildnings-träffar för projektfartygens personal med sikte på att väl förbereda dem för den nya driftsformen.



Saléninvest deltog i april i den årligen återkommande OTC-utställningen (Offshore Technological Conference) i Houston Texas, som är den största i världen inom detta område. Utställningen besöktes av cirka 60.000 specialister från praktiskt taget hela världen. Saléninvests monter var utformad som en presentation av gruppen i sin helhet med tonvikt på offshoreverksamheten.

Under andra hälften av oktober deltar Saléninvest med Götaverken i en

internationell transportmässa i Peking. Det är första gången Saléns är med i någon form av utställningar i Folkrepubliken Kina. Från Saléninvest deltar Salén & Wicander, Salénrederierna AB och Salén Reefer Services. Liksom fallet var i Pyongyang förra året, kommer huvudattraktionen att bli ett specialkomponerat bildspel om Saléns olika aktiviteter.

En ignorerad bärgning



Sven Lantz berättar:

M/S "Anna Salén", ex "Moremac-land", ex "baby flat-top", lendleased to the British, "Archer", och 1949 i La Spezia ombyggd för Salénrederierna till DP-carrier (emigrantfartyg), tjänstgjorde som sådan till 1955, då hon såldes.

I början av sin tid i rederiets tjänst gick hon mest på Australien, senare mest på Canada. Flyktingarna (och senare även tyska emigranter) togs praktiskt taget alltid ombord i Bremerhaven.

En resa lämnade vi Le Havre 19 dec och passerade Bishop Rocks den 20. Track "C" är ju den som rekommenderas för den årstiden, men hade vi gått så långt sydvart, ca 250 miles från Cape Race, hade vi kommit rätt in i ett orkancentrum, varför jag satte kursen så långt nord att vi just skulle klara Cape Race.

Orkancentrum lyckades vi undvika, men det vanliga vintervädret på Nordatlanten var ju dåligt nog för att 4–500 passagerare skulle vara sjösjuka. De fick förstås sjösjukepiller som dock inte stannade nere länge nog för att göra nytta, utan sjösjukan härjade svårt. Andra hade mycket dålig aptit, varför en hel del av julmaten blev orörd.

Kl 15 på annandagen ringde vakthavande styrmannen ner och varskodde att

han just fått syn på ett fartyg i kikaren, då det befann sig på ungefär 3 mils avstånd.

Jag gick upp på bryggan, fick i kikaren syn på fartyget, som såg ut att vara på 3–400 ton och som låg stilla med flaggan uppe. Under sådana förhållanden som dessa kunde det inte gärna vara tal om annat än flaggan "V": "Jag behöver hjälp!"

Jag ändrade kurs mot fartyget och saktade ner, och stoppade. Nog var det nödflaggan alltid. Fartyget hette "Mayfall", och att döma av den visserligen mycket sönderblåsta och urblekta flaggan akter skulle hon vara kanadensare.

När jag kom nära nog att göra mig hörd i megafon ropade jag över och frågade "You want to be taken in tow, don't you?"

Någon megafon tycktes de inte ha på den bryggan, men jag hörde i alla fall "Yes!" och även något om "engine break down" och "been adrift for six days!" Senare även något om "bound for Halifax!"

Jag ropade "So am I, but I don't have time to take you there! I will take you to St Johns!"

Jag begärde även adressen till "Mayfalls" redare, för att kunna glädja honom med att hans sedan sex dygn saknade fartyg nästa dag skulle vara i St Johns, N.F.

Telegrammet gick någon timma senare, när vi kommit igång med bogseringen, men hur glädjande han fann underrättelsen vet jag inte, då jag aldrig hörde av honom. Inte ens så mycket som "Received your radiogram".

När vi fått klar lämplig bogserkabel backade jag "Anna Salén" upp mot "Mayfall", och efter en miss eller två fick båsen kaständan över.

Passagerarna, som i hundratal "mannade reling" och intresserat följde arbetet hurrade och skrek när kastet lyckades.

"Mayfall" hade inte ens något ljus av något slag ombord, men vi lyste på henne då och då med våra strålkastare för att se hur hon bar sig åt. Hon slingrade och slängde bra, och tog mycket "skvätt" över sig, men jag tyckte det var bäst att hinna så långt som möjligt innan ett väntat oväder skulle bryta ut.

Jag telegraferade på kvällen till våra agenter i St Johns att vi skulle vara utanför inloppet kl 12 nästa dag, och fick till svar att deras fartyg "Algerine" skulle möta oss där och ta hand om haveristen, vilket också skedde.

När jag stod där och tittade på "Mayfall" tänkte jag på vilken roll slumpen, eller om man så vill Försynen hade spelat vid dess räddning.

Hade "Anna Salén", som denna resa även tagit passagerare i Le Havre, tagit hela antalet passagerare i Bremerhaven, så hade jag gått ut Pentland Firth, och alldeles säkert aldrig kommit i närheten av "Mayfall".

Hade inte orkanen varit i vår väg, så hade jag sannolikt valt Track "C" och inte kommit närmare Mayfall än ett par hundra miles.

Hade inte snötjockan lättat just vid det tillfället när vi var som närmast henne, så hade vi inte sett henne annat än på radarn, och naturligtvis aldrig tänkt på att det kunde vara en haverist.

När man har legat och drivit i sex dygn, inte sett ett fartyg, inte haft någon möjlighet att använda radio, inte har några andra utsikter än att driva upp till de arktiska trakterna för att där förvinna i isfälten, och kanske där hittas av en slump efter tiotals år, och så ovanpå allt snötjockan sätter in som gör det omöjligt att se ett fartyg som eventuellt skulle komma i närheten, då måste synen av ett fartyg som "Anna Salén", dykande fram ur snötjockan och ändrande kurs, ha verkat som en uppenbarelse eller ett under.

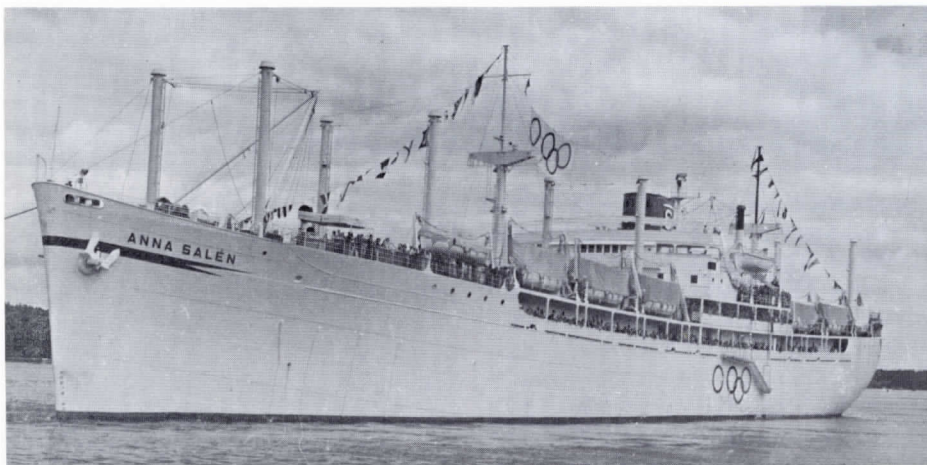
Jag ropade över till dem på backen att "It took some time to get you here, but now you are safe anyhow!"

Inte EN av dem öppnade munnen till så mycket som ett "Yes."

I svenska tidningar förekom inte en enda notis om händelsen.

Den enda europeiska tidning som nämnde den var den italienska "Oggi", en veckotidning. Det kom sig av att vår reparatör, en italienare, reste till Italien på semester vid fartygets ankomst till Bremerhaven, samt i Italien satte sig i förbindelse med tidningen och överlämnade ett foto av "Mayfall" på släp efter "Anna Salén."

Den åtföljande artikeln hade rubriken "Salvataggio ignorato", "En ignorerad bärgning."



Under sommaren 1952 gjorde Anna Salén upprepade resor Stockholm – Helsingfors med olympiaresevärer. Hon hade certifikat för 2.500 passagerare, av vilka större delen på däck.

Toyota Autoimport flyttar in i nytt hus

Toyota Autoimports nya Toyota Center är nu nästan klart. Det ligger, som vi tidigare meddelat, i Lunda industriområde, 15 km nordväst om Stockholm.

I augusti förra året togs första spadtaget till den nya anläggningen. Under juli månad i år har uppbyggnaden av lagerinredningen avslutats och den 9 augusti började planenligt inflyttningen av det mycket omfattande bilreservdelslaget.

Fredagen den 20 augusti flyttade kontorsdelen över från Sundbyberg till Lunda och från måndagen den 23 augusti är verksamheten i det nya huset i full gång.



Toyotas nya hus i Lunda står nästan klart.

Anläggningen, som är 5 600 m², är "figursydd" för TAAB:s verksamhet. Kontorsdelen är en kombination av "cellrum" och mindre kontorslandskap. Fastigheten är omgiven av en trädgårdsanläggning som planerats av förre stadsträdgårdsmästaren Holger Blom, som eftersträvat att ge den en japansk prägel.

Den 1 oktober blir det officiell invigning av Toyota Center i Lunda och vi återkommer med referat från evenemanget.

KASSETT-TV

De två senaste videoboxarna, som distribuerats från Handelsflottans kultur- och fritidsråd till våra fartyg, innehåller följande programslag (siffrorna inom parentes anger programmens speltid):

Videobox nr 42

- 1 TV-spel: Kamrer Gunnarsson i skärgården (60)
- 2 Om serier — Del 1 (50)
Gamla stan 1931 (10 s/v)
- 3 Om serier — Del 2 (30)
Röda fåglars öar 2 (25)
- 4 Tekniskt magasin 6/76 (39)
En ny bok 10 (14)
- 5 Konflikternas kanal (44)
Once I loved (17)
- 6 I porten mot Sarek (29)
Indianer i Amazonas 2 (28)
- 7 Evert Taube till minne 3 (39)
Hajk (21)
- 8 En coke i Bangkok (57)
- 9 Hälsingebilder (15)
Pappas pojkar 3 (37)
- 10 En fyrkantig värld (49)

Bilder kan ofta säga mer än ord, vilket synnerligen väl kan exemplifieras av ovanstående bildsvit, som vi fått från Bilsom, ett företag som producerar bl a hörselskydd. För många i våra fartyg har med säkerhet bildsviten aktualitet.

Preliminärt kursprogram för Salénrederiernas kursverk-samhet hösten 1976

Vårens kursutbud blev något mindre än beräknat. Orsaken härtill var att de kurser som arrangerats av SÖ av särskilda skäl hade minskats till antalet.

Trots detta har Saléns utbildningssektion haft en mycket aktiv och intressant "vårtermin". Utöver de kurser som redovisades i Salén-Nytt 1/76 har speciella kurser för tankpersonal genomförts i egen regi. Vi har haft den unika situationen med upplagda fartyg i hemmafartvatten, som utnyttjats för specialutbildning ombord. Dessa kurser har givit mycken värdefull erfarenhet som kommer att tas tillvara och användas i framtiden.

1. Målgrupp: Befäl, förhandsmän och skyddsombud.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge god grundutbildning för praktiskt skyddsarbete ombord på fartyg. Den behandlar lagar och kungörelser om säkerhet på fartyg, tekniskt arbetarskydd, buller och andra fysikaliska miljöfaktorer, organisation ombord, IMDG-koden, farligt gods, personlig skyddsutrustning, sanering vid olika spill m m.

Arrangör: Sjöfartens Arbetarskyddsnämnd.

2. Målgrupp: Personal enligt ovan som tidigare genomgått grundkurs.

3. Målgrupp: All personal.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge allmänna kunskaper om brand och brandsaker, kännedom om skyddsanordningar och gällande föreskrifter om brandskydd i fartyg samt praktisk erfarenhet av materielens handhavande.

Arrangör: Sjöfartens Brandskyddskommitté.

4. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl utbildade enl. äldre läroplan.

Kursbeskrivning: Målet är att ge sådana kunskaper i elektronik att de motsvarar ämnesfordringarna i sjökapstens- resp. maskinteknikerexamen enl. 1968 års läroplaner. Kursen omfattar grundläggande lik- och växelströmlära, elektronik, systemteknik och mätteknik.

Arrangör: SÖ.

5. Målgrupp: Befäl och förhandsmän i torrlastrederiet.

Kursbeskrivning: Kursen ger grundutbildning i hantering av farligt gods. Den omfattar bl a genomgång av gällande bestämmelser, kemiska och fysikaliska grundbegrepp, klassificering av farligt gods, lasthantering m m.

Arrangör: SÖ.

Kursbenämning	Tid	Ant. delt./kurs	Totalt
1. Arbetsmiljö — SAN	V 36, 40, 50	5	15
2. Arbetsmiljö — SAN Fk	V 47	ca 5	5
3. Brandskydd — SBK	V 35, 37, 39, 42, 47	10	50
4. Elektronik	V 38	5	5
5. Farligt gods	V 43, 48, 50	2	6
6. Författningskunskap	V 44	5	5
7. Hälso- och sjukvård	V 43, 47	5	10
8. Instr. och regl.-teknik	—		
9. Kontaktkonf.	—		
10. Kylkurs — STAL	x)	8	16
11. Lasthantering — Kyl	x)	10	20
12. Lasthantering — Tank	Ingen planerad		
13. Maritex	V 42	5	5
14. Maskinteknik B&W	V 50	2	2
15. Meteorologi o faksimil	x)	5	5
16. Personalledning ALI-RATI	x)	10	10
17. Radarnavigering Gk	V 36	2	2
18. Radarnavigering, avanc.	V 36, 38, 40, 42, 44		
	46, 48	3	21
19. Reglerteknik Gk	V 39—40	4	4
20. Reglerteknik Fk	V 41, 46	4	8
21. Simulatorträning-Delft	V 34	6	6
22. Simulatorträning-SSPA	V 40, 48	6	12
23. Städkurs-Åtvidaberg	V 39	10	10
24. Tankoperativ kurs	V 43—45, 48—51	6	12
25. Turbinkurs-STAL Gk	V 42	5	5
26. Turbinkurs-STAL Avanc.	V 37	3	3
27. Ångpannetekn-SMV	x)	5	5
28. Loviksträffen	V 42	48	48

De med x) markerade kurserna har ännu inte kunnat tidsplaneras.

6. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl med minst 5 års tjänst i svenska handelsfartyg.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter avslutad kurs ha ökad kännedom om sammanhanget mellan olika lagar, författningar och avtal samt ha förbättrade insikter i juridiska frågor som berör tjänsten.

Arrangör: SÖ.

7. Målgrupp: Fartygsbefäl.

Kursbeskrivning: Kursen avser att ge ökade kunskaper för den som handhar hälso- och sjukvårdstjänsten ombord, ge information om nya rön på området samt personlig färdighet vid behandling av sjuka och skadade personer.

Arrangör: SÖ.

8. Målgrupp: Fartygsbefäl med sjökapstens- eller styrmansexamen enl. äldre läroplaner.

Kursbeskrivning: Kursen avser att ge kunskaper motsvarande fordringarna i ämnet för sjökaptensexamen enl. 1968 års läroplan samt att göra ovan nämnda personal förtrogen med mät- och

reglerteknisk utrustning i turbin- och motorfartyg.

Arrangör: SÖ.

9. Målgrupp: Sjö- och landanställd personal.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall ges möjlighet att tillsammans med representanter för såväl Redareföreningen som Försäkringskassan diskutera aktuella avtals- och lagfrågor.

10. Målgrupp: Maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge ökade kunskaper om modern lastkylanläggning omfattande bl a skruvkompressorer, arbetsprincip och allmän uppbyggnad, freonsystemet, brinesystem, luftcirkulations- och kylvattensystemen samt reglering och automatik.

Arrangör: STAL/Salén

11. Målgrupp: Nautiker och tekniker.

Kursbeskrivning: Efter genomgången kurs skall kursdeltagarna ha ökade kunskaper om hantering av kylda och frysta varor vid transport till sjöss samt dessa varors egenskaper och uppföran-

de under särskilda förhållanden.

Arrangör: Salén i samarbete med SIFU-institutet.

13. Målgrupp: Telegrafister med tjänstgöring i fartyg utrustade med Maritex. Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall få ingående kunskaper om maritextutrustningen.

Arrangör: Televerket.

14. Målgrupp: Maskinchefer och förstemaskinister i fartyg med B&W-mask. Kursbeskrivning: Genomgång av nya konstruktioner på 2-takts resp. 4-takts maskiner, överhalning, bedömning av cylindertillstånd, lagerkontroll, omkastningsmekanism, överladdningssystemet, utströmningssventiler, Woodwardregulator, automatikutrustning m m.

Arrangör: Burmeister & Wain, Köpenhamn

Språk: Engelska

15. Målgrupp: Fartygsbefäl med tjänstgöring i fartyg med telefaxanläggning.

Kursbeskrivning: Grundläggande meteorologi och användning av väderkartor med avsikt att ge deltagarna kännedom om hur man på bästa sätt utnyttjar den information som erhålles genom väderfaxsimulatsändningar.

Arrangör: Magnetic AB, Stockholm.

16. Målgrupp: Allt befäl.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter kursen vara väl förtrogna med befälets uppgifter att inpassa, utveckla och behålla sig underställd personal, grundad på kunskap om människan samt förståelse för ansvars- och skyddsfrågor samt ekonomiska frågor ombord.

Arrangör: SAF ALI/RATI.

17. Målgrupp: Fartygsbefäl som ej erhållit radarutbildning tidigare samt fartygsbefäl med äldre certifikat.

Kursbeskrivning: Deltagarna skall efter avslutad kurs ha färdigheter att praktiskt hantera radarapparaten, äga kunskaper om radarns användning för navigering och för undvikande av kollision samt praktiskt kunna utnyttja information erhållen genom radarobservationer.

Arrangör: SÖ.

18. Målgrupp: Fartygsbefäl med grundläggande kunskaper och som innehar radarcertifikat.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter avslutad kurs vara så tränade att med hjälp av radar kunna navigera och manövrera ett handelsfartyg under stor säkerhet och med normal bryggbemanning även i starkt trafikerade farvatten.

19. Målgrupp: Maskinbefäl med lägst mekanikerexamen enl. äldre läroplan och med vissa kunskaper i elektronik (Ex. SÖ:s veckokurs).

Kursbeskrivning: Att ge kursdeltagarna kunskaper i reglerteknik motsvarande sjöingenjörsexamen enl. 1968 års kursplan. *Arrangör:* SÖ.



Styrman Willy Elg på bryggan i en av 350.000-tonnarna. Salénrederiernas befäl genomgår periodiskt återkommande utbildning i fartygsmanövrering i simulator i Delft och vid Statens Skeppsprovsningsanstalt, Göteborg.

20. Målgrupp: Maskinbefäl med sjöingenjörsexamen enl. 1968 års kursplan samt el.-tekniker. Ett års tjänstgöring i EO-fartyg.

Kursbeskrivning: Målet är att göra kursdeltagarna väl förtrogna med den reglertekniska utrustningen i EO-fartyg.* Kursen behandlar reglersystemets uppbyggnad och förekommande systems reglerteknik, felsökning, intrimning m m.

Arrangör: SÖ.

21. Målgrupp: Fartygsbefäl med tjänstgöring i VLCC och ULCC.

Kursbeskrivning: Studier av stora tankfartygs manöverkaraktistika i samband med kustangöring, farledsnavigering, ankring och hamnangöring med hjälp av simulator. (Simulatorn möjliggör även bogserbåtshjälp vid såväl avgång som ankomst till kaj).

Arrangör: Instituut TNO voor Werktuikundige constructies, Delft.

22. Målgrupp: Fartygsbefäl med tjänstgöring eller som kommer att tjänstgöra i 350.000-tons fartyg.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna bör efter genomgången kurs kunna tolka och tillämpa ett fartygs manöverkaraktistika. Bryggpersonalen skall också på ett säkert sätt kunna instrumentnavigera till önskad position, oberoende av störningar från vind och ström. Man tränar också dirigerings av bogserbåtar i samband med egen manövrering.

Arrangör: Statens Skeppsprovsningsanstalt, Göteborg.

23. Målgrupp: Ekonomiföreståndare och övrig intendenturpersonal.

Kursbeskrivning: Kursen behandlar användningen av kemisk/tekniska hjälpmedel för rengöring och underhåll, rationella maskiner och redskap, prak-

tisk golvvård, vård och rengöring av textilier och mattor samt rengöring och underhåll av sanitära utrymmen.

Arrangör: K-G Fjordman AB/Darenas-Facit AB, Göteborg.

24. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl samt förhandsmän, tankfartyg.

Kursbeskrivning: Syftet är att ge ingående kunskaper om gällande säkerhetsföreskrifter och om utrustning och skyddsanordningar i samband med transporter av petroleumprodukter.

Arrangör: SÖ.

25. Målgrupp: Maskinbefäl i turbin-tankfartyg.

Kursbeskrivning: Grundläggande kunskaper i turbinanläggningens uppbyggnad, funktion, drift, service och underhåll.

Arrangör: STAL-LAVAL, Finspång.

26. Målgrupp: Maskinchefer och förstemaskinister.

Kursinnehåll: Genomgång av olika faktorer inverkan på turbinanläggningens effektivitet och output samt beläggningars och mekaniska skadors påverkan på olika delar av anläggningen. Vidare diskuteras mottrycksvariationer, vibrationer, metoder för läcksökning på kondensor m m.

Arrangör: STAL-LAVAL.

27. Målgrupp: Maskinbefäl i turbin-tankfartyg.

Kursbeskrivning: Genomgång av marina ångpannors konstruktion och funktion, luftförvärmarens konstruktion och funktion, erfarenheter och syn-

* EO är detsamma som UMS (unattended machinery space) och innebär att maskinrummet är tidvis obemannat.

Internatkurs på tankfartyg

Under en vecka i augusti fungerade Saléns upplagda fartyg i Singlefjorden norr om Strömstad som internat och studieobjekt för ett 25-tal lärare från de av landets gymnasieskolor, som har fartygsteknisk linje, samt tre lärare från Åland sjömansskola. Syftet med kursen var att friska upp och komplettera deltagarnas kunskaper vad gäller den tekniska utrustningen i moderna tankfartyg. Samtliga deltagande lärare, som tidigare varit aktiva sjöbefäl i handelsflottan, handhar nu utbildningen vid sina resp skolor i maskin-, el- och däckskunskap.

Initiativet till kursen hade tagits av skolkonsulent Reine Bengtsson vid Skolöverstyrelsen, som tillsammans med Lärarhögskolan i Mölndal och specialister från Salénrederierna svarade för kursens uppläggning. Huvudinstruktörer under kursen var Sven Jansson, Henry Knutsson och Lennart Sehlberg, samtliga från tekniska avdelningen vid Salénrederierna.

Deltagarna erbjöds under kursveckan ett unikt tillfälle att såväl teoretiskt som praktiskt följa utvecklingen i olika typer av tankfartyg byggda under perioden 1969/1975 — alltifrån Sea Sovereign till Sea Symphony. Kursen fick de bästa lovord av deltagarna och uppfattades som ett utmärkt exempel på det många gånger efterlysta samarbetet mellan skola och näringsliv.



Kursdeltagare samlade i lastkontrollrummet, fr. v. Reine Bengtsson SÖ, Janne Gustafsson Saléns, Hans Myhrström Sthlm, Gottfrid Sundberg Ålands sjömansskola, Sixten Jeppsson Malmö, Helge Kahlman Ålands sjömansskola, Sven Jansson Saléns, Sigvard Jansson Göteborg, Sune Pettersson Härnösand, Einar Modig Göteborg och Viliam Hylander Kalmar.

Sven Jansson demonstrerar ett nivå-mätarsystem för några av kursdeltagarna.



forts kursprogram. . .

punkter på korrosion och tillsatsmedel etc i samband med bränslen, förbränning och oljeeldning, olika typer av oljebrännare, konstruktion och funktion, automatik- och säkerhetsutrustning, kvalitetskrav på pannvatten och matarvatten samt matarvattenbehandling.

Arrangör: Sv. Maskinverken, Oskarshamn.

28. Målgrupp: Befäl och manskap.

Kursinnehåll: Syftet med träffen är att ge information om nytt vad gäller lagar, förordningar och avtal, att utbyta tankar och erfarenheter mellan kontorsanställd och sjöanställd personal. Informationsträffens program bygger på de rön och önskemål som samlats under halvåret samt ger möjlighet att lära känna personal på olika avdelningar såväl som personalen i fartygen.

Övrig utbildning:

ABF, Sjöfolkets studieavdelning, fortsätter sin kursverksamhet med utbildning av cirkelledare för svensk-undervisning under följande perioder.

Kurs nr 8: 19 sept.—2 okt. 1976.

Kurs nr 9: 21 nov.—4 dec. 1976.

Kurs nr 10: 23 jan.—5 feb. 1977.

Kurs nr 11: 20 mars—2 apr. 1977.

Intresserade kan vända sig till utbildningsavdelningen som står till tjänst med upplysningar vad gäller ansökningar, ersättning m m.

Utbildningspaket SM 3 och Mk II.

Under vårterminen har ett mycket ringa antal intyg om genomgång och studie av nämnda paket inkommit till utb.-avd. Detta kan ha sin naturliga förklaring p g a rådande förhållanden för tankfartygen. Det är emellertid angeläget påpeka att intyg utfärdas då paketen studerats och att desamma insändes till utb.-avd.

Beträffande Mk II- och SM 3-paketens användning har särskild information sänts ut till varje fartyg.

Anmälan till de olika kurserna bör vara sjöpersonalavdelningens utbildningssektion tillhanda senast 3 veckor innan kursstart. Sektionen ger även kompletterande upplysningar om de olika kurserna, övrig studierådgivning, praktiktjänstgöring m m.

forts "KASSETT-TV". . .

Videobox nr 43

- 1 Öppet hus (57)
- 2 TV2-teatern: Offside — Del 1 (49)
OS i Los Angeles -32 — Del 1 (11)
- 3 Offside — Del 2 (47)
OS i Los Angeles -32 — Del 2 (9)
- 4 Offside — Del 3 (50)
OS i Los Angeles -32 — Del 3 (7)
- 5 Den vite mannens väg — Del 1 (50)
OS-segrarnas hemkomst — Del 1 (8)
- 6 Den vite mannens väg — Del 2 (45)
OS-segrarn. hemkomst — Del 2 (11)
- 7 Den vite mannens väg — Del 3 (41)
Ann-Christine, we love you (15)
- 8 Röda fåglars öar 3 (25)
Indianer i Amazonas 3 (27)
- 9 Pappas pojkar 4 (40)
Från Atlanten till julbordet (13)
- 10 Samtal för miljarder (45)
Det japanska svärdet (14)

Kyl

Kylmarknaden är som regel mindre gynnsam under sommarmånaderna. Våra kontraktskvantiteter har minskat under juli och augusti och det har inte funnits tillräckligt med extralaster i marknaden för att sysselsätta flottan lika intensivt som under vårmånaderna.

Den tidigare omtalade MFC-krisen har medfört att ett antal av MFC-fartyg fortfarande ligger arresterade och således inte är verksamma inom SRS. Vi har lyckats hålla de övriga fartygen i trafik även om en del väntetider har uppstått vid vissa tillfällen.

Vi räknar nu med ett ökat behov av kyltransporter från och med september. Bl a kan nämnas att torkan i Europa kommer att medföra brist på potatis. Man förväntar sig att stora mängder kommer att importeras främst från USA och transporterarna kommer till stor del behöva utföras med kyltonnage.

Vi anser fortfarande att de resterande månaderna av detta år kommer att bli bättre än motsvarande period 1975.

Tank

Aktiviteten för det större tanktonnage har ökat avsevärt under juli och augusti. Detta kan förklaras av att energikonsumtionen i den industrialiserade världen ökat betydligt mera än vad som förväntats. Produktionen har hitintills — såvitt vi förstår — hållit jämna steg med konsumtionen och följande ökningstal talar sitt tydliga språk:

Första halvåret -76 producerade OPEC-länderna 7,9 % mer råolja än under motsvarande period -75. Enbart Saudi-Arabien produktionsökning uppgick till 22,6 % under de första 7 månaderna av 1976.

De faktorer som nu kan störa den relativt positiva bilden beträffande efterfrågan på stort tonnage är i det kortare perspektivet att för mycket tonnage söker sig ut i marknaden. Den andra faktorn är den prishöjning på råolja som kan förväntas komma i jan -77.

Av Saléns eget tonnage seglar nu samtliga fem 350.000-tonnare.

Persiska Viken

Efterfrågan på större tonnage har ökat väsentligt. Under juli månad gjorda avslut från P.G. uppgick till en volym av 17 miljoner ton. EXXON var aktivast och fraktade bl a flera ULCC för två konsekutiva resor till WS 25. 250.000-tonnare har fraktats på två

konsekutiva resor till WS 30 och enkelresor till mellan WS 30/35. Själva har vi fraktat Sea Saint för en resa till Frankrike till WS 26,75. Sea Stratus fraktades av Chevron till WS 29,75 och senast fraktade vi med BP en resa med Sea Symphony till WS 29 följt av en septemberresa för Sea Serenade eller Sea Saint till WS 27,5.

I skrivande stund ser marknaden lovande ut för det mycket stora tonnaget, medan tankers på ca 100.000 dwt har stora svårigheter att finna lämplig och betalande sysselsättning. Sista avslutat för denna storlek ligger på WS 45 medan 130.000-tonnarna får WS 35.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Marknaden är svag och signifikativt är att de flesta fartyg i 80/100.000-tonsklassen endast fraktas för dellast på ca 60/75.000 tons till USA till mellan WS 50—60.

Karibiska Havet

Marknaden fortsätter på mycket låg rate-nivå. Fartyg om 35/40.000 får frakter mellan WS 75/80 för resor upp till amerikanska Atlantkusten. I flera fall märks också en klar tendens bland befraktarna att börja höja laststorlekarna från 30/40.000 till 50/70.000 tons per skeppning. Främsta orsaken till den dåliga fraktsituationen är dock den amerikanska importtullen på raffinerade oljor, vilket gör det förmånligare att importera råolja och då i större fartyg.

Period-marknaden

Period-marknaden är relativt aktiv med ett tiotal befraktare, framförallt amerikanska, som söker tonnage om 50/100.000 tons på 1—2—3 års timecharter.

Ratenivån är dock än så länge låg. En 96.000 tons motortanker fraktades till \$ 1,52 för 12 månader och 125.000-tonnare fick samma period \$ 1,20 med befraktarnas option om ytterligare 12 månaders timecharter till \$ 1,55.

Mobil har tagit sammanlagt 6 VLCC på 12 månaders T/C till rates mellan US \$ 0,72—0,77 per månad (motsvarar WS 27,0—27,5).

En nybyggd 36.000-tonnare har fraktats av CONOCO på 18 månader till \$ 4,30.

Torrlast

Under sommarmånaderna har vissa negativa förändringar skett i fraktmarknaden genom att vi under andra hälften av juli har upplevt en markant försämring för transatlantisk fart i

handy size bulkcarrier-storlekar 20/30.000 tdw. Detta kan emellertid troligen härledas till semesterperioden i USA och Europa och förhoppningsvis kommer framförallt spannmålshandeln att kraftigt öka under hösten på grund av det dåliga skördeutfallet i Europa och Sovjetunionen.

Under juli förekom strejk bland kolarbetarna i Hampton Roads-distriktet, varför Hampton Roads överhopades av panmaxfartyg och flera fartyg omdirigerades till den öppna marknaden, vilket föranledde en reduktion av fraktraten Gulf/Ara från US\$ 6,75 till 4,75. När detta skrives har fraktraterna förbättrats något. Till skillnad mot Atlantic-marknaden har Pacific även under sommarmånaderna förhållit sig på samma nivå, dvs mellan US\$ 5 och 6 för timecharterresor från Japan till Europa 25/30.000 tdw, och mellan US\$ 2,50 och 3,25 för panmaxstorlekar för liknande sysselsättning.

Någon lageruppbyggnad hos stålverken har ej märkts ännu, men vi förväntar att importkvoterna ökar, vilket kommer att innebära en större aktivitet under hösten/vintern 1976 och framförallt under våren 1977.

Saléniana

I en som vi hoppas inte alltför avlägsen framtid kommer en Saléniana-avdelning att ta form och till den hoppas vi att få ihop en hel del saker som påminner om företagets förflutna.

Vad vi bl a gärna skulle vilja ha är en så fullständig uppsättning som möjligt av de flaggor som förekommit i rederiets mössmärken. Jag har själv ett ganska hyggligt, cirka 40 år gammalt mössmärke. Det är från den tiden då flaggan i märket, broderad över ett ankare, var grön med en gul bananhand omgiven av bokstäverna RABT. Överst på märket finns de tre stjärnor som betecknade befälhavare.

Av de blå flaggorna med "S" har en mängd variationer förekommit. Bl a användes en gång blå flagga med vit bård och vid ett annat tillfälle en "wavy" flagga.

Vi hoppas att den som i sina gömmor har något mössmärke eller någon flagga av äldre typ, låter höra av sig till Salén-Nytts redaktion. Vi tar förstås också gärna emot flaggor och andra märken som burits på kavajslaget.

Skulle någon ha några andra prylar som kan vara värd en plats bland Saléniana, så låt höra av er!

Sven Lantz

15 stugor till Salénarnas förfogande

Det är i sommar femte året som Stiftelsen ställer stugor till de anställdas förfogande. Från ett försiktigt försök med *en* sommarstuga har det under de senaste två åren vuxit ut till tolv sommarstugor och tre vinterstugor. Under åren har erfarenheter gjorts och synpunkter framkommit, som det syns angeläget delge dem, som ifrågakommer för denna verksamhet, nämligen fast anställd personal tillhörande Saléninvest, Salénia, Salénrederierna, Salén Reefer Services och Sven Salén AB samt pensionärer med minst fem års anställning i något av dessa bolag.

Personalstiftelsen äger fem stugor på Malma Gård, Värmdö, en på Flatön nära Uddevalla och en på Ven samt förhyr under sommarmånaderna två stugor på Västkusten, två på Åland och en på Öland. Alla tre vinterstugorna är hyrda och två av dem ligger i Åre och en i Sälen.

För att få ordning och rättvisa i fördelningen av stugorna utannonseras de i Salén-Nytt med angivande av sista anmälningssdag, vilken satts till den 31 mars beträffande sommarstugor och den 1 november beträffande vinterstugor. För den kommande vintern finns de tre vinterstugorna separat annonserade i detta nummer av Salén-Nytt.

Vid fördelning av stugorna gäller som första prioritering att fast anställd person med kortare anställningstid än två år står tillbaka för annan sökande i alla sammanhang. Enda möjlighet för sådan person är således att ingen med kvalificerad anställningstid sökt just den perioden.

Som andra prioritering gäller

- a) Person, som utnyttjat *vinterstuga* under tiden fr o m jul t o m påsk föregående vintersäsong kan ej konkurrera vid årets fördelning med den, som ej haft sådan stuga.
- b) Person, som fått sig tilldelad sommarstuga under tiden 15/6—15/8 föregående år kan ej konkurrera vid årets fördelning för samma tid med den, som ej erhållit stuga föregående år.

Pensionärer står vid val av tidpunkt tillbaka för aktiv. Om trots dessa prioriteringar flera kvalificerade sökande kvarstår för samma period får jämkning och i sista hand lottnings tillämpas.

Dessa stugor äges resp. förhyres av Personalstiftelsen för att bereda den egna personalen och våra pensionärer



Stugan i Sälen ligger i en vacker skogsbacke i närheten av skidliften.

trevnad och avkoppling under fritid. Husen utlånas således icke enbart till de anställdas anhöriga, i varje fall icke utan att mycket speciella skäl föreligger, som Stiftelsen beretts tillfälle att pröva.

Ett villkor för att få disponera en stuga är att den städas omsorgsfullt före avresan. Detta sköts också mycket bra. Glädjande få anmärkningar har förekommit. Den, som uttalade att han "inte hade sin semester för att städa", har emellertid ej vidare ifrågakommit till lån av vare sig stuga eller båt.

Arrangemanget att kunna låna en stuga under en vecka av sin semester betraktas som en förmån, som, om den överstiger ett visst värde, blir skattepliktig. Detta är skälet till att den anställda under ett och samma år endast får låna antingen en sommarstuga, en vinterstuga eller en båt. Det medför också att standarden på stugorna är ganska enkel. Det är väsentligen även därför, som en viss hyra tas ut för våra båtar, en metod som möjligen också måste tillgripas för stugorna inom några år.

Om någon råkar slarva bort inventarier eller skada någon stuga, anmodas denne att snarast möjligt anmäla förhållandet till ägaren och till Stiftelsen. Det är inte ekonomisk ersättning Stiftelsen i första hand eftersträvar, men skador måste snarast repareras och förkomna saker nyanskaffas, så att inte nästa gäst blir lidande. Kostnaden för ersättningsanskaffning och reparationer har varit glädjande små, vilket är bevis på att gästerna är aktsamma om anförtrödda stugor. Dock framkom i vintras två ytterst allvarliga reklamationer beträffande en stuga, vilket mycket beklagas.



För dem som lånar någon av stugorna på Malma finns möjligheter att låna segelbåtar, roddbåtar och kanoter.

Stugorna är, vare sig de ägs eller förhyrs, ingalunda några lyxhus utan, som tidigare nämnts, av ganska enkel standard, men dock enligt Stiftelsens bedömning fullt tillfredsställande för en kort vistelse. En representant för Stiftelsen besiktigar alltid stugorna innan förhyrning sker. Alla stugor är utrustade för självhushållning, men den, som inte kan äta på "udda" porslin, skall undvika att bosätta sig i hyrd stuga.

Beträffande varje stuga upprättas en instruktion för gästerna. Där medtages en kort beskrivning av stugan, affärer, bad och dylikt samt en ingående resvägbeskrivning och uppgift på ägaren och var man kan träffa honom.

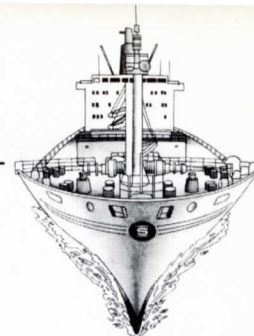
*Se även sid 20
btr vinterstugor*

Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

	ATLANTIDE	SAN BENITO	SAN BLAS	SAN BRUNO
Befälhavare	E Olausson	B Hökstrand	C-G Bengtsson	E Lindström
Överstyrman	T Lidén	E Skött	J Björnehag	R Lenell
2:e styrman	A Kvarnudd	I Aro	B Nilsson	L Sjöblom
3:e styrman	T Hedskog	M Löwenhielm	T Svensson	K Granlund
Extra styrman			L Andersson	
Telegrafist	M Malmberg	T Järhede	L Svensson	B Hallden
Maskinchef	M Aitonurmi	H Högbloom	S Farrington	K Hagen
1:e maskinist	R Nylund	A Eriksson	L Bergqvist	M Pietilä
2:e maskinist	J Uddqvist	G Sandblom	B Börjesson	J Dahlström
3:e maskinist	S Olofsson	B Dahlsten	L Blomberg	T Karlsson
4:e maskinist	L Kullander			
Kylmaskinist	S Herlin	A Pålsson	R Alden	B Alväng
Elektroingenjör		P Ullberg	J Nyback	T Wiklund
Ekonomiföreståndare	P Forselius	A Jensen	Y Havia	R Klarl
Kock	G Hagius	R Foucart	H Orloff	K Juntti
Mässman	F Alvarez/C Larrain	P Nordenswan	A Labbate	B Eklström
Mässman	T Åkerstrand	R Manlulu	K Eriksson	C Berglund
Mässman	P Nilsson	E Eilola	A Holmqvist	M Södervall
Mässman	J Cheerardyn	R Pakkanen	O Andersson	F van Dijk
Båtsman	S Josefsson	B Ohlsson	B Karlsson	B Norlen
Matros	F Alvarez/C Larrain	G Olofsson/G Sund	S Andreasson	M Kivijärvi
Matros	A Andersson	K Johnsson/C Svensson	R Hedlund/M Carlsson	K Granlund
Matros	M Anvelt/L Edberg	J Isberg/A Veikkolainen	L Hjortsberg	G Hermansson
Lättmatros				M Fernandez
Lättmatros	L Näsman	L Eriksson	R Hansson	T Hellman
Jungman	M Bergström		S Ekblom	J Hedblom
Jungman			Jedeur-Palmgren	J Ohlsson
Jungman				
Elektriker	J Ax	O Lervik	B Harila	A Käck
Reparatör	S E Klaser	K Noren	E Camama	J Ekstrand
Motorman	K Björkman	D Åkerström	S Gustafsson	N Persson
Motorman	C Leander	M Adolfsson		
Motorman			K E Carlsson	B Melander
Motorelev	M Wiberg		H Lyngholm	
Motorelev				

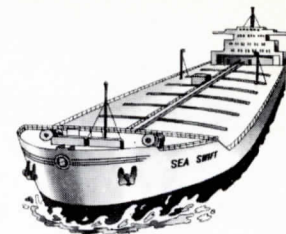
	ANTILOPE	ARAWAK	ARGONAUT	ARIEL
Befälhavare	K Dahlén	J Hellman	J Gudhe	O W Olofsson
Överstyrman	O Sjeldrup	R Ekblom	J Strömborg	A Karlsson
2:e styrman	E Johnsson	B Bjurström	B Olandersson	B Appelberg
3:e styrman	K Brzezinski	K Vaitti	T Martilla	R Wilhelmsson
Extra styrman		B Burell		B Nyvall
Telegrafist	U Zimmerman	M Bjurström	D Franzén	R Grönqvist
Maskinchef	A Wärners	O Andraesen	S O Bengtsson	G Råneberg
1:e maskinist	J Norberg	H Granström	R Göthe	C O Noord
2:e maskinist	C Björkman	H Tommiska	K Kvist	G Grönqvist
3:e maskinist	V Baltfors	K Hansson	O Wall	L Bengtsson
4:e maskinist	K Nilsson			H Rahm
Kylmaskinist	J Hämäläinen	F Lindström	B Jönsson	L Angelfeldt
Ekonomiföreståndare	B Hoffman	J Börjesson	H Dichter	H Hansson
Kock	U Malm	L Stüve	N Johansson	G Johansson
Mässman	A Manuel Medina	L Olsson	C Stolt	B Persson
Mässman	P Wikberg	A Barreiros	E Dirar	A Hussein
Mässman	K Hennixi	J Moreta Nava	E Johansson	I Rosenqvist
Mässman	M Jerez Santana	E Lindström	H Pärnänen	O Olsson
Båtsman	J Larsen	C Lindholm	L Abrahamsson	N Rantatalo
Timmerman		J Rosenberg		
Matros	S Norgren	K Nikander	P Stensby/F Marcos	R Schenberg
Matros	M Abd Noor/	L Magnusson	C Björkman/A Olsson	M Doroteiro
	L Theodorsson			
Matros	J Hallqvist	T Karlsson	E Karabacak	K Jansson
Lättmatros	T Nordlund	I Vinas Negrin		
Lättmatros		B Lindblad	A Johansson	R Brandt
Lättmatros			J Gustafsson	B Bengtsson
Jungman	M Nilsson	S Asthammar		H Berg
Jungman	J Valkeaoja	A-C Ahlberg		K Melander
Jungman		U Bergqvist		
Elektriker	K Andersen	A Nyström	T Rylander	B Larsson
Reparatör	R Einarsson	R Lundin	J Nylund	S Nicolic
Motorman	J Truedsson	M Baf	J E Johansson	G Norgren
Motorman	B Palmersjö	J Perez Perez	N Vukic	U Sourander
Motorman		J Engsfors	P Lago Lado	I Palcat
Motorelev	B Brämare	P Clason	P Ahlgren	J O Olsson
Motorelev		D Andersson		



	SNOW FLOWER	SNOW FLAKE	SNOW LAND	SNOW STORM
Befälhavare	K-A Olsson	L Sjöstrand	B Crafoord	F Nilsson
Överstyrman	S Lundberg	A Ödman	S Sundstedt	G Borud
2:e styrman	B-Å Nordvall	K Nordström	M Arnebo	J Molund
3:e styrman	G Timén	R Gothare	B Burlion	R Larsén
Telegrafist	J Sjöbohm	K Abrahamsson	N Lorenz	S Weckman
Maskinchef	B Wideman	W Lian	R Ejdné	B Andersson
1:e maskinist	G Angerby	B Jonsson	C Kindrudh	F Andersson
2:e maskinist	J Arnlsen	B Olsson	P Hallström	I Svensson
3:e maskinist	L Axelsson	J Hansen	M Andersson	J Persson
Kylmaskinist	I Burman	I Westerberg	P-E Bäckman	K-J Lundström
Elektroingenjör	P-Å Johansson	I Myrberg	G Paulsen	L Smedberg
Ekonomiföreståndare	S Fasth	K-A Liljegren	C Lorenz	H Frödin
Kock	H Lassila	C Magnusson	P Magnusson	K-G Lundquist
Mässman	M Hultkonen	Å Pedersen	K Persson	K Andersson
Mässman	B Dervent	I Kovacs	I-L Gråsvoll	W Frödin
Mässman	K Liljegren	M Nordström	B-M Pettersson	Wai Kwok Hau
Mässman	H Hansen	A-K Jönsson	A-L Carlsson	S Lundberg
			C Hillman	P-O Bergman
Båtsman	K Bennevall	R Karlsson	K-E Andersson	R Isaksson
Matros	A Bjerkestrand	O Limnell	K Backéaus	I Sahlström
Matros	B Pedersen	T Johansson	B Eriksson	A Domingo
Matros	C-G Johansson	H Fändrik	G Strandberg	R Henriksson
Lättmatros	L Paalanen	mtr P Nyberg	K Lövgren	T Johansson
Lättmatros	D Blomquist	L Melander	K Mattsson	M Carlsson
Lättmatros	M Wester	R Karlsson		
Jungman	J-O Olsson	M Johansson	C Thelning	B Jakobsson
Jungman	D Mastelin		L-C Hermelin	M Andreasson
Reparatör	I Persson	P Himmist	B Jönsson	B Haglund
Motorman	R Karlsson	T Johansson	I Perez Areana	M Dauvergne
Motorman	R Eriksson	L Hjelm	T Lindström	R Zetterberg
Motorman		H Berg		
Motorelev	T Jakobsson	L Åsberg	O Kumerius	A Olsson
	SNOW DRIFT	SNOW BALL	SNOW CRYSTAL	SNOW HILL
Befälhavare	J Gustafsson	J-O Nilsson	R Freiman	O Ramsparr
Överstyrman	S Jonsson	R Grann	A Svensson	T Liström
2:e styrman	L Fredriksson	A Lundquist	A von Jungmeister	P Gripenberg
3:e styrman	E Kvarnström	R Jonsén	E Sjöberg	J Olsson-Brodin
Extra styrman		M Lövgren	E Bergenmalm	
Telegrafist	M Forsberg	E Reivälä	T Fridolf	O Wennström
Maskinchef	B Hellbom	S Burman	J Breistein	S Lööv
1:e maskinist	B Samuelsson	V Sfaiter	S-E Ek	T Olsson
2:e maskinist	C Gustafsson	L Larsson	B Pettersson	J Lyborg
3:e maskinist	O Noren	B Jonsson	R Lönnquist	P Alsparr
4:e maskinist	R Åsberg			
Kylmaskinist	T Gunnarsson	R Olsson	S Olsson	K-E Palm
Elektroingenjör	R Eriksson	A Willför	B Wigström	L-G Asklund
Ekonomiföreståndare	R Karlsson	S Elenius	S Christiansson	K Holling
Kock	P Karlsson	H Johansson	K Larsen	I Graml
Mässman	M Nilsson	I Potila	R Ihrfors	C Caligagan
Mässman	C Johansson	C Jansvik	A Nascimiento Wigström	E-B Nilsson
Mässman	M Gustafsson	S Rutar	E Malmberg	B-L Skog
Mässman	A Eriksson	C Liljegren	C Eriksson	K Eriksson
Båtsman	B-Å Hedin	J-Å Persson	M Studer	A Eriksson
Timmerman				L Malmgren
Matros	A Hopland	S Glans	A Holtze	M Wennberg
Matros	P-O Nielsen	B Viktorsson	B Granlund	I Arvidsson
Matros	Ruigrok van der Werven	E Svensson	G Johansson	I Norlander
Lättmatros	mtr C Hansson	M Backe	O Swedmark	C Öberg
Lättmatros	I Bohlman	J Södervall	L Jonsson	T Persson
Jungman	M Liljegren	B Bergström	Å Sundius	E Brolin
Jungman	F Spörrong	H Helgasson	A Hedlund	S Fredshammar
Reparatör	B Leszczynski	T Nordquist	H Redman	C Nilsson
Motorman	E Uddfolk	C Nilsson	H Borg	P Jakobsson
Motorman	P Österberg	K Berg	T Stensson	S Bergström
Motorman				J Jonsson
Motorelev	S Hellsen	O Sjöblom	L Lorenzon	B Hagelin

Tankrederiet

Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 2:e styrman jr Extra styrman Telegrafist Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr Extra maskinist Elektroingenjör Extra IMA Öt. maskinist Ekonomiföreståndare 1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman Mässman Båtsman Matros Matros Matros Matros Matros Matros Matros Lättmatros/Matros Lättmatros/Matros Lättmatros Elektriker Reparatör Pumpman Eldare Eldare Eldare Eldare	SEA SAINT B Svensson E Bonn R Nordberg U Kempe S Nyström C E Mannerheim V Wikeryd V Flink S Flodin L Andersson J Parolini M Kadziolka K Oskarsson P Rundqvist G Frances A Khairi C Rodriguez P Sjöblom E Bäcklund B Frindell P Salmela J Gudmundsen B Zikovic J Vejler J Jansson E Villar Lopez J Vidal Grana S Mrakovcic L Vukic V Ström G Seifert H Karlsson M Fetting K O Johansson H Gole	SEA SAPPHIRE I Kristensson Å Söderström B Sjöbohm H Ott H Bengtsson F Persson R Pettersson R Nilzon H Landerup O Magnusson S Lemieszewski S Stjärnrot M Kuha B Andersson M Hård af Segerstad J Tezanos-Cano A Obied E Eltahir M Mezuita Martinez H Doucette S Aaltonen A Pusole B McKeating M Zöbinger L Gunnarsson V Vuorinen F De Melo B Olsson L Hall C Verzeegnassi J Fust G Berglund M Surijan J Mendieta Gil Kim Teng Wong B Elg H Salminen	SEA SCOUT S Nilsson A Rodger K Jägsander K Krantz K Wolf G Kucer K O Nygren A Gyllenlind B Berger T Auby G Korseman B Norling C Hedberg U Ibsch S Taha Ban Ting M Kader Y Moret U Bengtsson L Miljenko A Basik S Haglund B Kronlund J Mendez Prieto B Regnden E Rappu R Gustafsson O Hansson N Krnjaic A Hermansson V Lökk I Molin B Stahlin L Trujillo Perez M Kostovic	SEA SCAPE S Dahlqvist U Mildh P Sjögren S Raudberget S Thollén R Book L Severin S O Jönsson I Levin S Buhre K-E Björkman H Säve G Olsson C Exell M Carreiro Duval I Ahmed A Book M Morales Prieto B Brisén T Ärthun S Aspholm V Navarro Flores A Conde Lorenzo A Nougallah M Larsson jgm P Jonsson jgm A Prebeg V Poll B Axelsson L Larsson F Davila Rio
	SEA SPRAY S Christiansson B Cronholm S Olsson B Zandin E Troberg L Linder M Helenius C Nilsson P-E Stenman J Nyman S Håkansson B Jonsson R Koskinen	SEA SWAN P.O. Eriksson H Risto G Svantesson A Torbrand K Nordlund K Nilsson S-E Ahlsund K Skogberg A Roju C Jolin T Westlund A Antkowiak J Lehtonen T Vilhelmsson J E Nielsen L Bergström G Mehlin G Wikström J Cabrera S Gustavsson O Johansson E Näsholm	SEA SWIFT G Sjöbris J Ottosson W Hansson W Olsson H Lindahl K Zetterlund R Sandberg H-O Hansen S Johansen E Söderkvist O Mehren G Bengtsson B Weckman O Boden Koh Chin Heng R Modesto A Gonzalez Leon T Brandrup J Machlus V Bura J Andersson O Saraketo J Kazbour Baha H Lefsaker P Lindgren J Sturfäldt M Rosendo Fernandez S Pålsson J Bubik S Mannström P Ferrera Ramon K-E Horn R Verlooy L Sandberg	SEA SYMPHONY R Berg K Hertz B Thulin K Hallqvist R Karlsson L Örne E Sjölund S Åsberg P Andersson R Hansson O Mäkelä Ch Ekblom A Hovenäs J Bahr L Stoor S Dahl M Lopez Cabello J Duarte das Dore P O Moberg M Ibrahim Ali R Wilhelmsson K Peiker R Martinpelto K Milas E Mela A Castro A Romero Perez P Larsson H Isaksson/PPM H Aho M Piikio A Rueda J Kondrcek S Kera H Diers



	SEA SERENADE	SEA SERPENT	SEA SOLDIER	SEA SPLENDOUR
Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 2:e styrman jr Extra styrman Telegrafist Tel. elev	C-H Kahl M af Forselles B Friman J Vedebrandt B Johansson	I Jönsson S Emilsson G Evertsson R Remes B Sjöström S Thunström	Å Kjellberg H Granberg	E Forsblad A Lindblom B Lehre P Jörgensen H Hermansson L-E Swan E Hägglund
Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr Extra maskinist Elektroingenjör	G Hedberg L Sjögren L G Olsson A Toivanen G Bystedt C Nyroos	B Nilsson H Hansen A Ölander K Allansson L Einarsson	M Sandblom J du Guet A Roju K Palmkvist R Moens B Henning	U Eriksson H Forselius O Birgersson B Nilsson B Weckström
Öt. maskinist Ekonomiföreståndare 1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman Mässman Mässman	A Stohr A Henriksson A Lysebring A Elfiel A Rahman J Azcona-Correa M Diaz Lemes U-S Andersson Å Blom	S Lundberg U Lundqvist T Hrboka J Lopez Sambade D Elhag D Hadidi G Salazar	P Czajkowski J Lignell L du Guet M Abdi Abdallahi	Å Olsson M Ström J Stålhandske H Högberg M Ascencao B Djerbi
Båtsman Matros Matros Matros Matros Matros Matros Matros Lättmatros/Matros Lättmatros/Matros	B Karlsson T Frank H Karlsson P Andersson S Karklins H Måsabacka L Petren G Olsson J-O Pettersson L Åhl	F Frölich E Johansson Å Persson B Larsson S Vucic R Petersen A Jibril R Blomqvist R Agnello K Pettersson	S Ullén P Rathke	K Forsman J Sjöberg V Magas
Elektriker Reparatör Pumpman Eldare Eldare Eldare Eldare	H Nilsson L Gillesen J Andersson T Jansson L Sundvall L Rasmusson A Nrito Santos	G Aulin A Edney M Cronemark L Terzaghi L Hansson R Pettersson	A Woodtli M Saleh L Zorzenon	O Sato Hunsala J-O Gustavsson R Martinez J van den Broeck H Krakau

SVEN SALEN

Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 2:e styrman jr Extra styrman Telegrafist Tel. elev	
Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr Mässman	R Sundfors Z Bajkai H Enke H Tiedtke M Stijelja
Båtsman Reparatör Eldare Eldare Eldare Eldare	A Kruus L Ting R Ögren K-G Schön M Reimbert C Nilsson

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

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

forts från sid 2 »Huvuddrag i vår . . .»

F. Den nuvarande ekonomiavdelningen byggs ut till en total Finans- och Ekonomienhet. Per-Åke Pettersson och Per Welin (den senare övergår från Saléninvest till Salénrederierna med omedelbar verkan) skall tillsammans med Bengt Lidén och Åke Markeland genomföra sammansmältningen och organiserandet av denna enhet.

G. En utlandsenhet skapas för att koordinera och vidareutveckla verksamheten i utlandet. Chef för denna enhet blir från den 1 januari 1977 Bengt Lidén.

H. En rederistab skapas. Chef för denna blir från den 1 januari 1977 Gunnar Rosengren.

II. Salén & Wicander

Joachim Broman utnämns till vice verkställande direktör i Salén & Wicander AB den 1 oktober 1976.

III. Saléninvest

Bo Rammer efterträder Gunnar Rosengren som assistent till Sture Ödner med omedelbar verkan.

När det i övrigt gäller den framtida organisationen av Saléninvest kommer denna att bli föremål för prövning senare.

Nästa steg blir nu att genomföra ovanstående och i samband därmed startar operation "rätt person på rätt plats". För att i görligaste mån åstadkomma detta kommer konsulterna att stanna kvar en tid till. Avsikten är att man då går igenom varje avdelning

Vinterstugor i Sälen och Åre

Personalstiftelsen inom Salénrederierna ställer vinterstugor i Sälen och Åre till förfogande för sjö- och kontorsanställd personal tillhörande Saléninvest, Salénia, Salénrederierna, Salén Reefer Services och Sven Salén AB samt pensionärer från dessa företag med minst fem års anställningstid.

I Sälen finns en stuga för 6 personer under tiden 26/11 1976—15/5 1977 och i Åre en stuga för 5 personer under tiden 18/12 1976—

23/4 1977. Där finns under vinterlovsveckorna även en stuga med två lägenheter och plats för 4 resp. 6 personer.

Stugorna utlånas endast om låntagaren, dvs den anställde, medföljer.

Anmälningstiden utgår den 1 november. Skriv till eller ring Anita Löfstedt, Box 14018, 104 40 Stockholm, tel 08/63 55 60. Använd helst nedanstående svarsakupong.

Jag önskar disponera vinterstuga belägen i
under tiden
alternativt stugan belägen i
alternativt tiden
anställd på
Jag är pensionär Vi behöver bäddar
Namn:
Adress:
Tel.nr: /

och där så långt som möjligt diskuterar igenom organisationen. Det finns här mycket att tänka på och mycket att ta hänsyn till. För att så många som möjligt skall få meningsfulla arbetsuppgifter och ett jobb som man trivs med, är det dock viktigt, dels att vi är öppenhjärtiga och uppriktiga i dessa diskussioner, dels gärna kommer med synpunkter och förslag. Som underlag återges nedan konsulternas förslag. Ob-

servera att detta enbart är konsulternas förslag och såhunda inte beslutat.

Under tiden arbetar vi vidare under mottot "vi skall ha ett slagkraftigt lag när konjunkturen vänder". Glöm inte bort att vi har ett expansivt skede framför oss med bland annat 14 nya fartyg under 1976 och 1977.

Stockholm den 7 september 1976

Sture Ödner *Bo Rammer*

SALÉNREDERIERNA AB

OF: Sture Ödner

VD: Clarence Dybeck

VVD: C. Zethelius

Stab:

- Sentral juridik
- Assurans
- Informations
- Organisasjon
- Landpersonal

Aukner & Neuman a.s

FÖRSLAG TILL FRAMTIDIG

- Sektorindelning og
- funktionsoppdelning i Salénrederierna AB

