

Salén-Nytt

Nr 5 Nov. 1976 — Årg. 9



Toyota växer — nytt Center invigt



En av hedersgästerna vid invigningen var mr N. Araki, vice VD i Toyota Motor Sales, som här ses tillsammans med chefen för Toyota Autoimport, Peter Wieslander.

Med pomp och ståt och i närvaro av 340 gäster från Sverige och utlandet invigdes den 1 oktober Toyota Center i Lunda Industriområde nordväst om Stockholm. Anläggningen, som har en yta av 6.400 kvm, är Toyota Autoimports centrala administrationsbyggnad

i landet och inrymmer bl a huvudkontor, reservdelslager, serviceskola samt verkstad.

Invigningen kom åtta år efter Toyotas introduktion i Sverige. Under dessa år har märket blivit alltmer populärt och försäljningssiffrorna har ständigt

ökat. De nya lokaliteterna kommer nu att bidra till att ytterligare stärka och vidareutveckla Toyotas ställning i landet.

På sid. 8 och 9 redogöres för invigningen samt för återförsäljarnas studieresa till Fjärran Östern.

Har Sveriges sjöfart en framtid?

I samband med Sveriges Redareförenings årsmöte i Göteborg den 28 oktober höll Sture Ödner, föreningens ordförande, ett tal, som här återges i sin helhet.

Den kris som svensk sjöfart nu går igenom är den djupaste som upplevts av min generation shippingfolk.

Följdverkningarna är många. Stora som små rederier får lönsamhets- och likviditetsproblem som redan i många fall är mycket allvarliga och säkerligen kommer att förvärras. Sysselsättningen minskar när fartygen läggs upp eller säljs även om systemet med rederianställning på kort sikt minskat olägenheterna för de ombordanställda.

I denna kapitalintensiva bransch är dock inte sysselsättningen det viktigaste, utan det sätt på vilket vi utnyttjar det stora kapital som finns nedlagt. För samhällets del ligger krisens absolut allvarligaste följder på valutasidan, icke minst med tanke på de akuta valuta-problem Sverige har att brottas med idag.

Från att ha levt ett liv i skymundan har nu sjöfarten och dess problem mycket berättigat ställts i blyxtbelysning i massmedia. Många inom och utom näringen har ställt sig frågan — har svensk sjöfart en framtid?

Mitt svar på frågan är ja, men på vissa villkor. Vi skall dock inte tro att vi kan lyckas om vi bara fortsätter i gamla hjulspår. Det krävs nytänkande och uppgivande av gamla invanda principer på alla håll; hos de som styr företagen, hos de anställda och då kanske särskilt deras representanter, liksom hos myndigheterna.

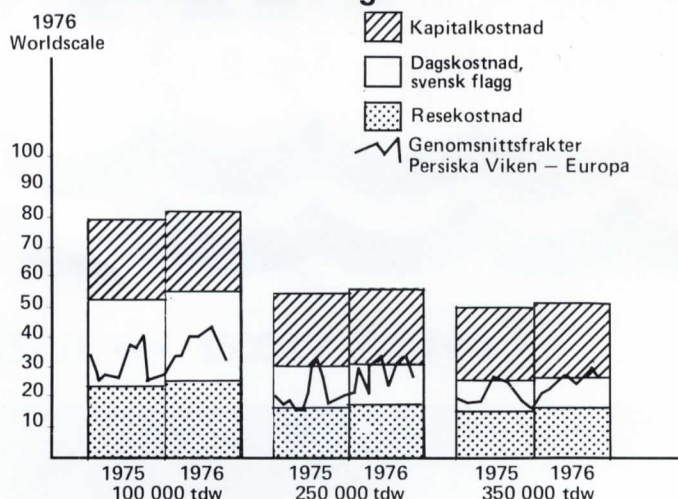
Dagsläget

Den stora skillnaden i sjöfartens situation idag jämfört med för ett år sedan är inte så mycket de faktiska förändringar som inträffat — ty de är inte så stora — utan att vi nu, efter att ha genomlevt ytterligare ett svårt år, tycker oss kunna skönja slutet på krisen. Denna bedömning gäller kanske speciellt tankmarknaden där det stundtals knappast funnits gränser för pessimismen.

Tank

Överskottet på tanktonnage har under 1976 varit så stort att några väsentliga fraktförbättringar inte kunnat komma till stånd. En viss stabilisering av marknaden har dock inträtt för det större tonnaget, vilket nu till stor del

Tankmarknaden och kostnadsutvecklingen 1975–1976



lämnat uppläggningsplatserna och erhåller frakter som fluktuerar kring uppläggningsgränsen. Det mindre tonnaget är det dock fortfarande omöjligt att driva under svensk flagg.

Tanktonnagets tillväxt och utnyttjande 1976

	1/1 1976	1/10 1976
Total tankflotta	291	312
Kombinationsfartyg i tanktrafik	17	22
Totalt tonnage	308	334
Upplagt	46	32
Reducerad fart och annan outnyttjad kapacitet	30	30
Totalt överskott	76	62
Tonnage behov	232	272
Orderstock	77	40

Behovet av oljetransporter har stigit snabbare än många väntat, varför överskottskapaciteten i världen i form av upplagt tonnage trots nyleveranser

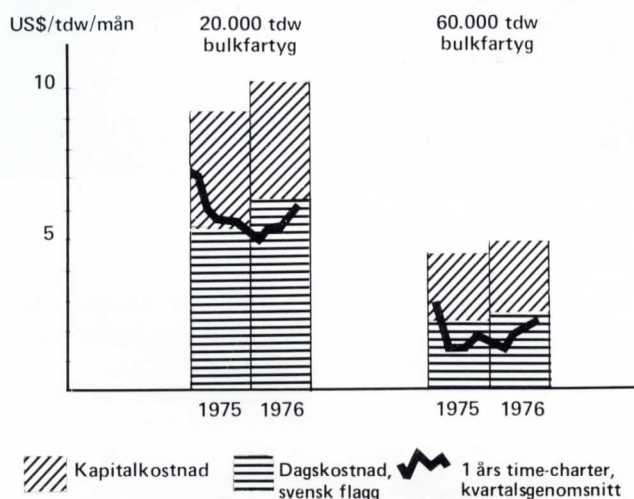
kunnat reduceras och idag beräknas uppgå till ca 32 milj. tdw jämfört med ca 51 milj. tdw, när upläggningen var störst i slutet av april. Ett annat överskott döljer sig i reducerad fart, vars storlek är svår att bedöma, men beräknas till 30 milj. tdw.

Fortsätter denna trend, och det förefaller möjligt att den gör det speciellt med tanke på USA:s kraftigt ökande oljeimportbehov, tror jag vi under 1977/78 kommer att kunna se en förbättring för i synnerhet det stora tanktonnaget. Till en marknad, där vi får täckning för våra kapitalkostnader är det dock fortfarande långt kvar.

Torrlast

Bilden för torrlast är fortfarande dyster. Den uppgång som vi hoppats på har kommit av sig, speciellt beroende på stålkonjunkturs utveckling och frakterna ligger fortfarande på en nivå som för resemaknaden med nöd täcker våra dagskostnader och på periodmarkna-

Torrlastmarknaden och kostnadsutvecklingen 1975–1976



den ger underskott för såväl stort som litet tonnage. Värst har läget varit för de stora bulkfartygen, vars marknad förstörts av konkurrensen från kombinationsfartyg, som gått över från tankfart till torrlastfart.

Även på torrlast tror jag vi har en tid kvar till en märkbar uppgång. Trots att uppläggningssiffrorna här är relativt obetydliga finns det en stor överkapacitet i form av ett ineffektivt utnyttjande av tonnaget. Den beställningsvåg av torrlasttonnage som på varvssidan blev följden av tankerkrisen, kommer också att ha en dämpande effekt på marknaden när leveranserna kommer igång.

Både vad beträffar tank- och torrlastmarknaden kan det vara på sin plats att varna för förhastad optimism. På senare tid har oroande varningssignaler kommit som ifrågasatt tidigare positiva prognoser om konjunkturutvecklingen i de för världshandeln viktiga länderna. Dessutom finns alltid en möjlighet att OPEC genomför en mer än marginell prishöjning på olja vilket omedelbart kommer att ge en negativ effekt på sjöfartsmarknaderna.

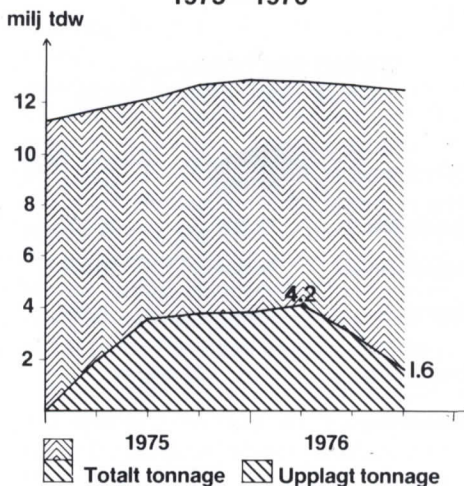
Linje- och färjetrafiken

Läget för linjesjöfarten är också bekymmersamt. Den förbättring som kunnat skimmas har kommit av sig, speciellt beroende på den fortsatt svaga utvecklingen inom stål- och trävarusektorerna. I tillägg här till har de rederier som arbetar med konventionellt linjetonnage speciella problem beroende på kostnadsökningarnas stora genomslagskraft på lönsamheten.

Färjetrafiken är sjöfartens mest personalintensiva sektor. Det är ingen överdrift att påstå att vi här haft en fullständig explosionsartad kostnadsutveckling, som det marknadsmässigt

inte funnits någon möjlighet att kompensera inte minst genom den konkurrens vi har från utländska färjeoperatörer. Priserna vid utförsäljning av begagnat tonnage, annars en tillförlitlig inkomstkälla, har också gått i botten.

Uppläggning av svenskt tonnage 1975—1976



Uppläggningssituationen

Den marginella marknadsuppgång som vi trots allt haft har inneburit en väsentlig förbättring av uppläggningssituationen. Den totala uppläggningen av svenskt tonnage, som när den var som störst nådde 4.2 milj. tdw eller drygt 30 procent, hade per den 1 oktober 1976 reducerats till ca 13 procent. Denna positiva utveckling grumsas dock av att en del av det tonnage som lämnat uppläggning försålts till utlandet.

Sjöfartens valutaintäkter

Sjöfartens betydelse som exportnäring får i det valualäge vi har idag en alldeles speciell tyngd. Sjöfartens valu-

taintäkter, som brukar ligga kring 10 procent av varuexportens värde, har sedan 1974 gradvis minskat men är trots marknadsläget fortfarande mycket betydande. 1976 beräknas sjöfartens bruttointäkter i utländsk trafik uppgå till knappt 7 miljarder kronor, medan sjöfartsnettot sjunkit strax under 3 miljarder kronor.

Sammanfattningsvis kan sägas att det år som gått fört oss ett steg närmare krisens slut, men att marknadsproblemen på intet sätt är förbi. Likviditetsavtappningen fortsätter således i flertalet rederier och kan fortfarande ytterligare förvärras. Även om vissa rederier har betydande reserver, kommer en tillfällig finansiell förstärkning till branschen att vara nödvändig. Alternativt kommer ett betydande antal fartyg att tvingas fram för försäljning till dagens ytterst låga priser, vilket det bör vara ett samhällsintresse att undvika. Det är här inte bara fråga om att avvärja konkurrens. Det gäller också att tillgodose rederiernas behov av extra kapital för att kunna upprätthålla rimliga säkerhetsmarginaler och utnyttja möjligheten till vettiga fartygsinvesteringar i dagens gynnsamma inköpsmarknad för fartyg.

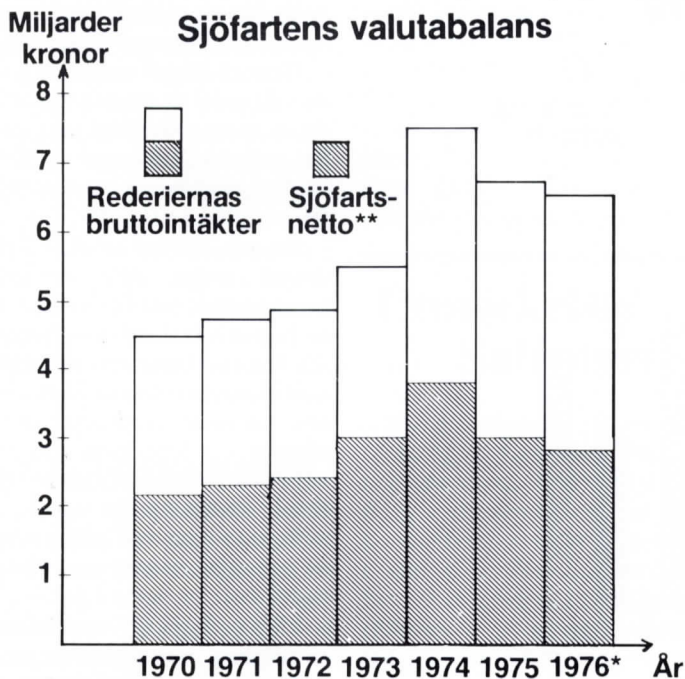
Kostnadsutvecklingen

Den mest betydelsefulla händelsen för svensk sjöfart under verksamhetsåret var framläggandet i juli av flaggutredningens förslag till lagstiftning mot flaggörföring.

Det verkligt grundläggande problemet bakom flaggutredningen, vår försämrade konkurrenskraft och det behov av flaggörföring som därmed uppstår, har sitt ursprung i den kostnadsutveckling vi haft här i landet och det sätt på vilket vi i Sverige år efter år beviljat oss löneökningar och standardförbättringar som vi inte har råd till. Speciellt förödande för sjöfartens del har den s k solidariska lönepolitiken varit som ju debatterades utförligt efter föregående årsmöte.

De företag som inte lyckas med konststycket att få omvärlden att betala räkningen får antingen lägga ned eller via statsförvaltningen driva sin verksamhet på övriga medborgares skattesedel. Detta är också det recept som vissa fackförbund föreslår för svensk sjöfart. Jag är av en annan uppfattning som jag snart kommer till.

I tillägg till alla konsekvenserna av denna speciella svenska lönepolitik har sjöfarten fått sina alldeles egna pålagor t ex de täta hemresorna som försvårar driften och ett ordentligt underhåll av fartygen. Ansvarskännande anställda i fartygen börjar nu protestera mot att det börjar bli svårt att göra ett ordentligt jobb.



* 1976 prognos

** = svenska fartygs bruttointäkter i utrikes fart — svenska rederiers kostnader i utlandet + utländska fartygs kostnader i Sverige

De tekniska normer och säkerhetsbestämmelser etc som gäller för svenska fartyg är bland de strängaste i världen. Den verkliga nyttan av dessa kan ibland vara diskutabel, ofta är det fråga om att bestämmelser som gäller på land flyttas över till sjöfarten utan tillräcklig eftertanke. Även i reglerna för arbetet till sjöss finns liknande onödigt fördyrande förhållanden som egentligen ger väldigt litet utbyte för våra anställda.

Man kan lätt få intrycket att fackförbunden strävar efter att få så många inskränkningar och regler som möjligt till stånd för att på detta sätt förhandla fram högre ersättningar och fler anställda på fartygen. Detta är en verkligt kortsiktig politik.

I detta sammanhang bör också nämnas det stora antal specialutredningar med anknytning till sjöfarten, som med föga samordning idag arbetar på olika håll inom den statliga administrationen. Vissa av utredningarna kom till under den korta period då sjöfartskonjunkturen var i topp och har därför fått direktiv som tar föga hänsyn till vad reformerna innebär kostnads- eller förnuftsmässigt.

Det faktum att samordningen inte finns försvårar i onödan sjöfartens villkor. Jag är säker på att många ärenden skulle ha utformats annorlunda om en samlad bedömning av sjöfartsfrågor funnits. Det sätt på vilket vi glömts bort i viktiga sammanhang som lagerstödet, trafikpolitiska utredningen, transportstödet och handelsavtalen tyder på olycksfall i arbetet eller bristande insikter i sjöfartens villkor.

Jag skall mera konkret visa vad denna utveckling på kostnadssidan

innebär för svensk sjöfarts konkurrenskraft. Under åren 1974—1976 räknar vi med att svensk sjöfart får totala kostnadsökningar om ca 50—60 procent. Detta skall jämföras med kostnadsutvecklingen i andra betydande sjöfartsländer där löneutvecklingen bla under inflytande av lågkonjunkturen i shipping skett i en betydligt moderatare takt.

20.000 tdw bulkfartyg svensk resp. grekisk flagg

	Svensk flagg kr/dag	Grekisk flagg kr/dag
Fraktintäkt	18.000	18.000
Dagskostnad	18.000	10.000
Överskott	—	8.000
Investering	20 milj. kr	
Avkastning	—	14 %

För exempelvis ett torrlastfartyg på 20.000 tdw får denna situation följande konsekvens. Torrlastmarknaden ger för ett sådant fartyg idag i bästa fall ca 18.000 kronor per dag. För den svenske redaren räcker dessa 18.000 kronor precis till att täcka driftkostnaderna men ingenting blir över till räntor och amorteringar. Den grekiske eller librianske redaren behöver ca 10.000 kronor per dag för att täcka sina driftkostnader och kan sålunda glädjas åt ett överskott på ca 8.000 kronor per dag som hjälp till kapitalkostnaderna.

Priset för ett fartyg av den här typen var när det köptes för några år sedan

kanske 20 mkr, idag kan det beställas vid japanskt varv för 40 mkr. De 8.000 kronor vår konkurrent förtjänar per dag motsvarar en avkastning om ca 14 procent på insatta 20 mkr. Medan vi svenskar knappt kan täcka våra driftskostnader, tjänar våra konkurrenter bra och planerar för nästa investering. Det är uppenbart att, om vi inte kan ändra på den trenden, blir vi akterseg-lade.

Utlandsetablering

Vårt mest akuta problem idag är: Vad skall vi göra med de svenska fartyg som inte går att driva lönsamt under svensk flagg?

Av en del förbundsuttalanden att döma bör de rederier läggas ned som inte klarar av den internationella konkurrensen, alternativt skall samhället gå in och subventionera verksamheten.

Vi har en annan syn på problemet. Vi vill inte lägga ned. Vi vill inte ha subventioner och tror oss inte behöva det, bara vi får frihet att driva svensk sjöfart under såväl svensk som utländsk flagg.

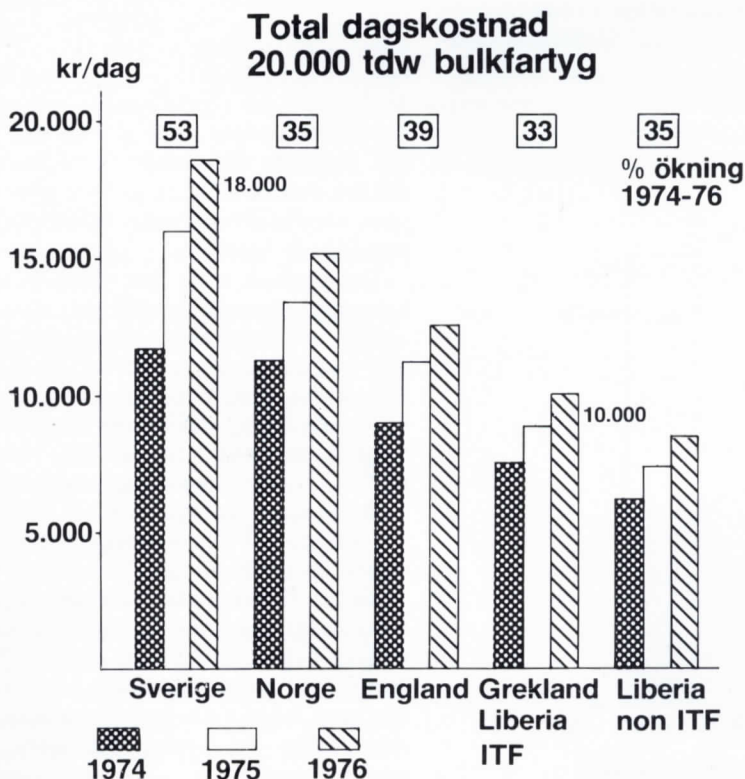
Vi tror oss kunna garantera arbets-tillfällen för alla svenska kontorsanställda och allt svenskt befäl. Vi tror oss kunna garantera Sjöfolksförbundets svenska medlemmar sysselsättning under svensk flagg, bara villkoren inte blir alldeles orimliga. På våra utflaggade fartyg kan vi erbjuda de utlänningar som vill segla med svenskägda fartyg trygg sysselsättning. Det överskott som den utlandsbaserade sjöfarten kommer att kunna ge, kan vi använda till att balansera merkostnaden för verksamheten under svensk flagg. Utlands-etablering av svensk sjöfart blir en god hjälp för att vi skall kunna upprätthålla sysselsättningen på de svenska fartygen.

Genom flaggöverföring kan vi rädda en viktig del av svensk sjöfart. Förutom detta utomordentligt viktiga skäl finns det andra anledningar att eftersträva en utökad etablering av svenska rederiers verksamhet i utlandet.

Svensk sjöfart arbetar i en internationell miljö. Vår hemmamarknad svarar totalt sett för enbart 15 procent av handelsflottans sysselsättning och är för vissa sektorer helt betydelslös. Den traditionella friheten på haven riskerar, som en följd av den ökade protektionismen, att försvinna. Skall vi behålla våra marknadspositioner måste vi i ökad utsträckning verka internationellt, inte bara vad gäller sysselsättning av tonnaget utan även etableringsmässigt.

Vårt gedigna sjöfartskunnande är här en tillgång inte minst i samarbetet med utvecklingsländerna.

En betydande del av de svenska



rederiernas transportkapacitet härrör från inhyrda utländska fartyg. Enligt en färsk undersökning uppgår detta tonnage till ca 4 milj. tdw, vilket bör jämföras med det svensklagade tonnagets 12,5 milj. tdw. Vi har på detta sätt fått möjlighet att dels hålla nere vår genomsnittskostnad på en konkurrenskraftig nivå, dels upprätthålla den transportkapacitet som är nödvändig för att kunna ge fullgod service. Tyvärr har systemet sina nackdelar. För det första förlorar vi den direkta kontrollen över de fartyg vi opererar. För det andra går vi miste om de betydande vinstmöjligheter som själva fartygsägandet innebär. På sikt bör vi sträva efter att i högre grad själva äga det tonnage vi opererar under utländsk flagg.

Ett annat viktigt skäl till utlands-etablering är behovet av riskspridning. Vårt höga kostnadsläge har redan lett till en mycket stark koncentration på vissa sektorer inom sjöfarten. Detta gör oss naturligtvis sårbara konjunkturmässigt, vilket dagens tankerkris är ett bra exempel på. Får vi möjlighet att etablera oss i länder med konkurrenskraftiga kostnadsförhållanden har vi möjlighet att fortsätta driva sjöfart inom alla sektorer av shipping.

Jämför man förhållandena i övriga betydande svenska exportindustrier är det anmärkningsvärt att svensk sjöfart med sin mycket starka exportinriktning, i så liten utsträckning har sin verksamhet baserad utanför landets gränser. Våra stora exportindustrier, såsom Volvo, SKF, L M Ericsson, etc., har sedan mycket länge av handelspolitiska och ekonomiska skäl en mycket stor etablering i utlandet. Det förefaller mig självklart att sjöfarten också skall ha dessa möjligheter och det är lika självklart att vi därigenom också kommer att gagna landets intressen.

Den framtidsbild jag skisserat borde tilltala de flesta som verkar i rederibranschen. I varje fall bör den vara ett bättre alternativ än att hoppas på att det allmänna skall vara villigt ta fram skattepengar för att hålla fartygen och sysselsättningen igång. Vore det inte bättre om vi kunde få en medverkan från förbundens sida till en vettig ordning än att var och en ensidigt skall skydda sin del av kakan. Det är i varje fall som jag ser det knappast uttryck för någon solidaritet, snarare motsatsen.

Ett svenskt sjöfartsprogram

Jag tror att svensk sjöfart står inför ett vägskalet så tillvida att vi mycket snart måste få fram en policy för hur de svåra problem jag här berört skall lösas.

Flaggutredningen har åtminstone haft det goda med sig att berörda parter fått tid att lära känna varandras ståndpunkter. Kunskapen om sjöfar-

tens problem på den statliga sidan har säkert också förbättrats. Jag tror den grund vi på detta sätt har skapat skall vara tillräcklig för att snabbt komma fram till en serie åtgärder, som är nödvändiga för att näringen skall kunna klara krisen någorlunda oskadd och dessutom få rimliga framtida verksamhetsformer.

Detta behöver i och för sig inte hindra, att den branschutredning som fackförbunden omedelbart ville sätta till när de i flaggutredningen inte fick igenom alla sina krav, i sinom tid kommer till stånd. Skall vi emellertid vänta på förslag därifrån innan vi gör något skulle jag vilja föreslå titeln på denna utredning: "Hur det gick till när svensk sjöfart försvann". Utredningens resultat och utslagningsprocessens resultat torde föreligga ungefär samtidigt.

Det skulle underlätta den fortsatta diskussionen om vi kunde enas om vissa grundläggande principer baserade på en förutsättning som jag vet är gemensam, nämligen att svensk sjöfart är ett vitalt samhällsintresse och alltså bör bevaras.

Dessa principer skulle vara:

att svensk sjöfart i huvudsak bör bedrivas under svensk flagg,

att svensk sjöfart under utländsk flagg är ett naturligt och värdefullt

komplement till den hemmabaserade verksamheten, att rederiverksamheten skall vara företagsekonomiskt självbärande, att lönevillkor och sociala förhållanden för ombordanställd personal vettigt anpassas till likvärdiga anställningar i land.

En svensk sjöfartspolitik måste bli en produkt av ett nära samarbete mellan rederierna, de anställdas representanter och statsmakterna.

Vårt samarbete med statsmakterna har alltid varit bra och jag hoppas att detta skall fortsätta. Jag skall inte besvära vår nya regering med en detaljrik önskelista utan nöja mig med en kortfattad vädjan: Stötta rederinäringen finansiellt över några års ytterligare kris, ge oss spelrum att agera på det internationella planet och ge sjöfarten åtminstone en bit av en statsrådsportfölj så att vi får en samordning av sjöfartsfrågorna på regeringsplanet.

Vår andra förhandlingspart är de anställda och deras organisationer. Min vädjan till dem är: Tänk på att inget kan gynna de anställda mer än en verksamhet som går bra och expanderar. Låt inte de synpunkter jag nu framfört mynna ut i en ytlig polemik. Låt oss istället sitta ner och se vad som är bra för *alla* som vill fortsätta med svensk sjöfart.

Redareföreningens styrelse

Vid Sveriges Redareförenings årsmöte i Göteborg invaldes två nya ledamöter i styrelsen, nämligen Lennart Kihlberg, Göteborg, och Sven H. Salén, Stockholm. Följande ledamöter lämnade styrelsen: Allan H. Björklund, Stockholm, Christer Salén, Göteborg, och Hans W. Hök, Helsingborg. Helge Källsson, Lidköping, avgick som andre v. ordf. men kvarstår i styrelsen. Han efterträds av Ulf Trapp, Göteborg. Sture Ödner och Kristian von Sydow omvaldes som ordf. resp. förste v. ordf.

Utmärkelser till tre Salénfartyg

Vid en ceremoni på Sveriges Redareförening i Göteborg den 31 augusti överlämnades AMVER:s diplom och flaggor till representanter för 13 svenska rederier, vars fartyg medverkat i U.S. Coast Guard's rapporteringsverksamhet för att göra sjöfart säkrare. Bland de rederier som deltog i ceremonin återfanns Salénrederierna, representerat av bl.a. kapten Börje Bennmo, befälhavare på Snow Land, ett av de tre Salénfartyg

som tilldelades utmärkelser. De övriga två fartygen var Sea Sapphire och Husarö. Samtliga dessa fartyg har tilldelats motsvarande utmärkelser en gång tidigare.

AMVER är en förkortning för "Automated Mutual-assistance Vessel Rescue system". Syftet med verksamheten är att göra oceanerna säkrare för alla som färdas på dem, därmed följande den gamla traditionen till sjöss att "no call for help shall go unanswered".



Bertil Crafoord och Björn Lindström, befälhavare resp. överstyrman på Snow Land, som förra året tilldelades Amvers vimpel och diplom.

Sabagruppen växer — omorganiseras

Sabagruppen med moderbolaget J S Saba och dotterbolaget Dagab omorganiserar nu, för att stå bättre rustat för kommande tillväxt.

Den nya koncernledningen inom Sabagruppen består av Thore Nydahl, koncernchef, Jarl G:son Forssberg, finansiering, Carl Erik Hedlund, VD i Dagab, samt Roland Matz, chef för frukt- och grönsaksdivisionen.

Till ledningen knyts en koncernstab bestående av Jarl G:son Forssberg, finansiering, Egon Tingström, fastighetsförvaltning och Per Henrik Norhagen, assistent. Befattningen som chef för personal och utbildning är vakant.

Ledningsgruppen för frukt- och grönsaksdivisionen har följande utseende: Ellert Alderbrant, VD SFI-Sternberg AB, chef för region Nord, Anders Larsson, VD Frans A. Sandén AB, chef för region Väst, produktchef frukt, Roland Matz, chef för frukt- och grönsaksdivisionen, ansvarig för sam-

ordningen av internationella affärer, Thor Reghammar, VD ASK-Centralen AB, chef för region Syd, produktchef för grönsaker.

DAGAB

Inom DAGAB har bildats en speciell ledningsgrupp bestående av följande: Magnus Allander, chef för varuflödesfunktionen, Lenah Blomgren, chef för Personalfunktionen, Rune Fredemo, chef för DAGAB Mellansverige, Bengt Fritz, chef DAGAB Syd, Raoul Hasselgren, chef DAGAB's storköksdivision, Rune Hedgård, chef Inköpsfunktionen, C E Hedlund, VD DAGAB, Lars G Johnsson, chef marknadsfunktionen, N E Näslund, ställföretr. chef marknadsfunktionen och informat.-chef, Thore Sundquist, chef ekonomifunktionen, och E K Österdahl, chef DAGAB Väst.

Sabas koncernledning



T. Nydahl



J. G-son Forsberg



C-E Hedlund



R. Matz

ASK-terminal invigd i Helsingborg

ASK-Centralen i Helsingborg har invigt en ny terminal i jätteformat, som är en av Europas största och mest rationella anläggningar för frukt- och grönsakshantering. Terminalen ligger i Ättekulla-området och har en total yta av 18.000 kvm med möjligheter till framtida expansion. 25 järnvägsvagnar och 30 långtradare kan samtidigt lastas och lossas under tak.

Terminalen upptas till närmare 7.000 kvm av kylutrymmen samt en paketeringsanläggning på 3.200 kvm. Denna ger utmärkta möjligheter att uppfylla livsmedelslagens stränga krav på färskvaruhantering och behovet av förpacktering och prismärkning.

I direkt anslutning till den stora lagerhallen finns 8 kylrum och ett bananmogningsrum för leverans av 500 ton per vecka.

I den nya terminalen inryms även Banan-Kompaniet, som har hand om distribution av frukt och grönsaker till detaljhandeln i nordvästra Skåne.

Helsingborgsregionen ligger väl till för frukt och grönsaksdistribution. Det är nära till Europavägarna E 4 och E 6 och den moderna hamnen är rustad för att ta emot den växande importen över Helsingborg.

Terminalen betjänar inte enbart grossister och distributionsföretag utan även svenska och utländska producenter och utgör därför en mycket betydelsefull länk mellan producent, grossist, detaljist och konsument. ASK-Centralen i Helsingborg startade 1959.



Den nya terminalens volym är 100.000 m³. ASK-Centralen har ca 200 anställda.



Thor Reghammar, chef för region Syd, invigningstalar.

Omsättningen var det första året endast en miljon, 1975 hade den ökat till 207 mkr och i år beräknas den bli 275 mkr.

Saba — ledande i frukt och grönsaker

ASK-Centralen ingår i Sabagruppen, som är Skandinaviens ledande importör och distributör av frukt och grönsaker. I Sabagruppen ingår ett flertal företag, samtliga inom livsmedelssektorn, vilka tillsammans har en betydande del av den svenska livsmedelshandeln. Kundkretsen utgöres huvudsakligen av grossister och detaljister inom dagligvarubranschen samt av livsmedelsindustrier och storhushåll.

Sabagruppen omsatte 1972 615 mkr. Omsättningen i år budgeteras till drygt 4 miljarder kr.

Kyl

Tendensen på kylmarknaden är positiv sedan början av september och vi har för närvarande ingen anledning att tro att denna trend inte skall fortsätta under resten av året. Vi har under den senaste perioden fraktat ett antal potatislaster från USA/Canada till Europa till mycket tillfredsställande frakter och räknar med att efterfrågan på kyltonnage för potatis kommer att ytterligare öka de närmaste månaderna.

Vi har också lyckats säkra tillräckligt med tonnage för 1977 för att bedriva vår verksamhet i ungefär samma omfattning som detta år och knapphet på kyltonnage bör resultera i tillfredsställande fraktavslut såväl på årsbasis som säsongbasis.

De 10 fartyg som Cunard nu köpt av MFC kommer att vara i vår trafik från mitten november, men även med detta tonagetillskott bör vi utan större svårigheter få full sysselsättning för resterande del av året.

Tank

En måttlig aktivitet präglade marknaden i PG första hälften av oktober med stockning i hamnarna och svårigheter för oljebolagen att få fram laster. Detta orsakades bl a av den livliga aktiviteten i juli och augusti, då flera stora fartyg slöts på konsekutiva resor med lastning i oktober. Det uppstod även tekniska problem i några terminaler och de fartyg som på grund av den förbättrade marknaden gick från uppläggningsbojarna med ankomst PG i slutet av september/början av oktober bidrog också till situationen.

Den vid årsskiftet förväntade prisökningen på råolja med omkring 10 % gör bedömningen för resten av året mycket osäker, men i november och i början av december väntas ökande aktivitet i framför allt PG. Den väntade konsumtionsökningen av råolja kommer fortsättningsvis ändå att sätta en expansiv prägel på spotmarknaden, även om den avbryts av tillfälliga nedgångar.

Det kan nämnas att importen av råolja till USA i år har ökat med 27 % och att den totala oljeimporten, inkl. råolja, ökat med 12 % samt att OPEC-länderna första halvåret producerade 7,9 % mer råolja än under motsvarande period 1975.

Persiska Viken

Ratenivån för VLCC:s, som i slutet av september var WS 24, steg långsamt i början av oktober till WS 28,5 trots en relativt låg efterfrågan, som dock ökade markant under tredje veckan av oktober och därefter gått upp till WS 32,5.

Av vårt eget tonnage fraktade vi Sea Swan i början av oktober till WS 28,5 till AMOCO på en resa.

Det mindre tonnaget har alltså svårt att finna lämplig sysselsättning och fraktnivån för 130.000-tonnare ligger nu på WS 37,5 och för 80.000 tdw på WS 45.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Trots en relativt god aktivitet i Medelhavet är marknaden fortsatt mycket svag på grund av det stora antalet fartyg i storleken 50.000—90.000 tdw som sökt sig till detta lastområde. 50.000-tonnare får här WS 57,5 och 80.000-tonnare WS 42,5 för laster till USA. Någon tendens till förändring är för närvarande svår att se. Från Västafrika betalas några poäng mer, men tillgången på laster är mycket lägre än i Medelhavet.

Karibiska havet

Marknaden ligger fortfarande på en för denna marknad mycket låg ratenivå trots en liten förbättring under oktober. 35.000-tonnare får nu WS 95 för resor till amerikanska atlantkusten.

Säsongvariationer ger dock traditionellt låga rater i Karibiska havet under tiden juli/slutet september, varför det torde bli en förbättring under vintern.

Periodmarknaden

Timecharter-tonnage återlevereras i allt större utsträckning från befraktarna utan att nytt tonnage tas upp på periodbefraktning. Detta samt den ökade konsumtionen av råolja är de främsta orsakerna till en ökad efterfrågan.

AMOCO har tagit en 237.000-tonnare på ett år till US\$ 0.69, vilket motsvarar WS 31, och Coastal States har tagit två arabiska 130.000-tonnare till US\$ 1,05 (= WS 36), även dessa på ett år.

AMOCO har även tagit en 83.000 tons motortanker på 5 år till US\$ 2.60 för de första 3 åren, US\$ 2.81 4:e året och US\$ 2.95 5:e året. Hyran betalas på 79.999 tdw, vilket motsvarar WS 67.5, 70.5 och 72.5 baserat på en transatlantisk resa.

Torrlast

En viss förbättring i fraktmarknaden har skett sedan vår föregående rapport i augusti. De optimistiska tongångarna från våren 1976 om en kraftig nivåförbättring under hösten 1976 på grund av Europas konjunkturmässiga uppsving har emellertid kommit på skam. Högkonjunkturen i Västeuropa och Japan låter helt enkelt vänta på sig, varför

malm- och kollagren fortfarande är välfyllda och stålproduktionen låg.

Som nämnts i inledningen har marginella förbättringar skett och således har spannmålsraten Gulf/Ara för Panmaxtonnage successivt förbättrats från juli månads US\$ 4.75 till i skrivandets stund US\$ 7.50. T/c-raten för Panmaxstorlekar har följaktligen förbättrats och ligger idag runt US\$ 2.50/2.75 för korta perioder.

För handy-size bulkfartyg 25/30.000 ton erhålles fortfarande bättre insegelningsnivåer i Pacific jämfört med Atlantic även om skillnaden har krympt på grund av reduktion i t/c-raten från Japan till närmare US\$ 5. — än US\$ 6. —, medan en atlantisk rundresa betalar närmare US\$ 5. — mot tidigare US\$ 4.50 per dw och månad.

Konventionell linjetrafik har fortfarande låg aktivitet och vi ser en potentiell skillnad mellan god förtjänst för specialtonnage som ro/ro och containerfartyg, även bilfartyg, jämfört med konventionella linjefartyg och standard tweendeckers (SD 14). Med god kranlyftskapacitet (min. 50 ton) erhålles dock 20 % bättre t/c-hyra för äldre tonnage.

Med en stabiliserad valutabild och en förbättrad stålproduktion i Japan är förhoppningen inriktad på en successivt förbättrad fraktnivå även om några större förändringar i positiv riktning knappast kan ske före vårkanten 1977.

Person-Nytt

Mats Gullström är från den 1 november 1976 stationerad i Manilla på Filippinerna för att där arbeta för Salénrederierna och Salén & Wicander.

Lars Nilsson tjänstgör från den 15 oktober vid Salén Argentina S.A., för en period av minst sex månader.

Peter Gullmarstrand Salén Reefer Services har tillträtt en befattning som jurist vid Rederi AB Salénia.

Peter Rothschild har lämnat Salén Reefer Services för att under en period arbeta för Whitco (Marine Services) Ltd., i London.

Dödsfall

Ekonomiföreståndare Sigurd Bjarnt, Huddinge, har avlidit i en ålder av 68 år. Han tjänstgjorde senast i Sea Serpent 1975 och gick därefter i pension.

Mänsman Ismail Ahmed, Khartoum, Sudan, har avlidit i en ålder av 51 år.

Telegrafist Jan Björklund, Svendborg, Danmark, har avlidit i en ålder av 47 år. Han var anställd i Salénrederierna sedan 1973 och hans sista fartyg var m/s Ariel.

Hypermodernt Toyota Center invigt

Efter att i många år ha brottats med lokalbrist på grund av ständig expansion, har Toyota Autoimport (TAAB) nu fått sin nya, spaciösa centralanläggning i Lunda nordväst om Stockholm klar. Den invigdes den 1 oktober men hade redan några veckor tidigare tagits i besittning av personalen, cirka 55 medarbetare.

Det nya Toyotahuset, som ses i bild på första sidan, inrymmer företagets samtliga centrala enheter. Huvudkontoret disponerar två plan om sammanlagt 1.800 kvm och reservdelslagret, varifrån delar till samtliga 100 återförsäljare i landet distribueras, har en sammanlagd yta på 4.600 kvm i ett plan med en takhöjd av 6 meter. Lagret är uppdelat i zoner för godsmottagning, reservdelsfack och pallställslager.

Lokalerna inrymmer även service-skola med teorisal och utrymmen för praktiska prov samt en verkstad för typbesiktningsbilar, provbilar samt för utprovning och tester av lämpliga verkstadsutrustningar för landets 100-tal Toyota-verkstäder.

I källarplanet finns dessutom en expansionsyta på 2.300 kvm med en takhöjd av 4 meter. Gods från Japan anländer dit i 40-fots containers och urlastas vid tre lastkajer. I framtiden kommer även ett speciellt stickspår att ledas in till anläggningen.

Många utländska gäster

Bland de många gäster, som deltog i invigningen av Toyota Center, märktes ett 40-tal från våra grannländer och övriga Europa. Huvudparten av gästerna var dock representanter från den svenska bilbranschen och från Toyotas återförsäljare från hela landet. Dessa hade mangrant ställt upp med sina damer och bidrog starkt till invigningens mycket festliga prägel. Ett annat festligt inslag var studentorkestern "Blåsut" i sina uniformer av modell äldre.



Japans ambassadör i Sverige, Eiji Tokura, med fru samt i mitten Göran Axell, chef för S&W-koncernen.



Mrs. Araki förrättade invigningen av Toyota Center genom att symboliskt klippa av ett sidenband.

En gigant

Med en årsproduktion av över 2,3 miljoner bilar är Toyota världens 3:e bilfabrik. Bilarna tillverkas i 8 separata fabriker, varav de flesta ligger i Toyota City några mil utanför Nagoya, Japans 4:e stad. Totalt sysselsätter fabriker 45.000 anställda, en låg siffra beroende på den mycket höga automatiseringen.

Toyota exporterar idag till 144 länder och det sammanlagda antalet återförsäljare är ca 5.000. Man har sammanställningsfabriker i 10 länder.

Toyotas historia började 1933, då den första bilen stod klar. Två år senare var årsproduktionen 4.000 bilar och långsamt segade man sig upp till 11.000 enheter år 1950. Sedan följde en nästan explosionsartad utveckling. 1957 låg Toyota på 8:e plats bland USA:s importerade bilar. 1968 tillverkades en miljon Toyotabilar och 1972 2 miljoner. 1974 blev Corolla världens mest tillverkade bilmodell och frammarschen fortsätter.



Gästerna visas runt i de nya lokalerna.

Återförsäljarkonferens

I samband med invigningen av Toyota Center höll TAAB sin årliga återförsäljarkonferens. Vid konferensen presenterades 1977 års modeller. På kvällen skedde prisutdelning till återförsäljare som utmärkt sig under året.



Pristagarna är från vänster Stig Magnusson, Växjö, Anders Berglöf, Orsa, Sixten Nilsson, Luleå, Bertil Håkansson, Lund, Nils Hellberg, Kristianstad, Bertil Nilsson, Kristianstad samt Gunnar och Claes Virén, Kristinehamn.

Studieresa till Japan

TAAB:s återförsäljar-säljtävling 1976 blev en klar framgång och nya säljrekord slogs. 51 återförsäljare uppnådde prisplats och priset var ett studiebesök vid Toyota-fabrikerna i Nagoya i Japan. Dessa studieresor till Fjärran Östern har blivit mycket populära och när gruppen av resenärer gav sig iväg från Köpenhamn den 2 september bestod den av 105 personer. Många återförsäljare tog med sina fruar och medarbetare som "paying guests".

Resan gick över nordpolen och Anchorage till Tokyo. Efter tre intressanta dagar i Tokyo åkte gruppen med världens snabbaste tåg "Hikari no 25" (250 km/tim.) till Nagoya och Toyota City. Där besågs och beundrades Toyota-fabrikerna och speciellt noterade man den mycket omfattande automationen, en av förklaringarna till Toyotas höga och jämna kvalitet.

Vid en välkomstfest för den svenska gruppen underhölls gästerna med svenska Taube-visor spelade på japanska harmonior samt med högklassiga japanska danserskor och dansare.

Resan hem från Japan gick över Taiwan och Bangkok. På Taiwan tillbringade gruppen två dagar i huvudstaden Taipei och fick uppleva "det gamla Kina" med besök bl a på The



Alla Fjärran Östern-resenärerna samlade i Tokyo.

National Palace Museum med sina helt otroliga konstsamlingar.

I Taipei fick gruppen dessutom uppleva en del världshistoria. Under middagen på det berömda Grand Hotel avbröts musiken plötsligt och man meddelade att ordförande Mao just hade avlidit. Även de två dagarna i Bangkok uppskattades mycket.

105 förväntansfulla resenärer for ut och 105 nöjda och glada resenärer kom hem med väskan full av presenter och sinnet fullt av sköna minnen.

Ny organisation i Tor Line

Med anledning av den expansion som Tor Line genomgått har verksamheten decentraliserats med en rederiledning och separata agentkontor för de tre olika huvudmarknaderna, Skandinavien, Storbritannien och Kontinenten. På den skandinaviska marknaden ansvarar Gunnar Edström för fraktagenturen och Pär Jönsson för passageraragenturen.

I den centrala rederiledningen, som är placerad i Göteborg, ingår Christer Salén, VD, Magnus Bergelin, VVD och ansvarig för administration och fartyg, Leif Lidholm, fraktdirektör, Lars Wikander, passagerardirektör och Håkan Lundholm, ekonomidirektör.

De olika fraktverksamheterna inom rederiledningen är uppdelade med Lennart Odin som ansvarig för marknadsföring frakt, Gösta Jakobsson för terminaler och equipment samt Oddbjörn Fastesson för operation.

I fraktagenturen för Skandinavien är Bo Palmqvist försäljningschef, Rolf Johansson bokningschef samt Allan Johansson expeditionschef. Arne Diurlin kvarstår som ansvarig för den konventionella trafiken. Klaes Lundberg är chef för Torterminalen AB.

Inom rederiledningens passagerarfunktion ansvarar Kenneth Molin för

Believe it or not. . .

Det hände nyligen i ett av Saléns fartyg i farvattnen omkring Singapore. En av besättningsmännen — låt oss kalla honom jungman Svensson — skulle törna till ordinarie vakt kl 16.00. Det visade sig då att han inte fanns i sin hytt. Hyttventilen stod öppen. Jungman Svensson stod heller inte att finna någon annanstans ombord och allt sökande var förgäves. Myndigheter och radiostationer underrättades och ett ivrigt spaningsarbete inleddes.

Påföljande dag sände befälhavaren på fartyget, som då hade gått i hamn, telegram till rederiet och meddelade det inträffade och bad rederiet underrätta jungmannens anhöriga. När sorgen och saknaden var som störst ombord över en av allt att döma förlorad skeppskamrat, inträffade så något som måhända kom en och annan besättningsman att gnugga ögonen: över fartygets landgång, i sällskap med en rad myndighetspersoner, kommer jungman Svensson klivande ombord livs le-

vande och välbehållen! Glädjen blev chockartat stor bland skeppskamraterna och frågorna haglade över honom.

Det visade sig att den som förlorad betraktade men lyckligen återkomne jungmannen under sin sköna förmiddagssömn — efter avslutad vakt kl. 8 på morgonen — hade drömt att han badade, och i sömnen krupit ut genom hyttventilen. Väl i vattnet, som visst inte är helt fritt från hajar på dessa breddgrader, hade jungman Svensson vaknat. Han hade ropat på hjälp, men ingen ombord hade hört honom. På avstånd såg han då ett par fiskebåtar och simmade med vind och sjö i ryggen mot dessa. Efter ett par timmars simmande upptäcktes han av fiskarna och halades ombord i den ena båten, där han fick torra kläder, mat och sömn. Nästa dag fördes han iland och senare på dagen kom han så åter ombord i det fartyg, som så när hade blivit hans sista.

Salénpension Tor Scandinavia

För tredje året i följd har Salénrederiernas pensionärer samlats till kamratlig samvaro. Detta år blev träffen synnerligen lyckad genom en storslagen satsning från Personalstiftelsens sida — såväl pensionärerna som deras hustrur (eller män) var inbjudna till en Amsterdam-resa med Tor Scandinavia, Nordsjöns och troligen världens största passagerarfärja.

Strålände höstväder gynnade resenärerna, som från olika delar av landet möttes ombord i Göteborg den 13 september. Medan man i kvällningen stävlade mot Vinga hälsades resenärerna välkomna ombord av Magnus Bergelin från Tor Line, varpå följde en trevlig och informell återseendets middag. Tor Scandinavia visade ett första, men inte sista prov på sitt erkänt goda kök.

Under resan talade Salénrederiernas sjöpersonalchef Kaj Janérus om dagens anställningsförhållanden till sjöss. Befälhavaren kapten Sune Dahlström och hans överstyrmän Göran Berggren informerade resenärerna om Tor Line i allmänhet och Tor Scandinavia i synnerhet.

Programmet under det korta uppehållet i Amsterdam var innehållsrikt. Efter inkvartering på Hotel Schiphol Frommer företogs en kvällstur på de pittoreska kanalerna.



En halvtimme beräknade kapten Dahlström att tjäna in genom att Tor Scandinavia — med små marginaler — kunde klämma sig in jämsides med ett grekiskt fartyg vid slussen i IJmuiden. Nästan 30 sjökaptener på bryggan applåderade manövern.



Gamla sjöbjörnars intresse för den hypermoderna utrustningen var inte att ta miste på. Här får Sixten Johansson och Rune Fredin upplysningar av Torsten Rönndahl.



Asta och Vilhelm Sjöberg lyssnar intresserat på styrman Rönndahl.



Albert E. Pehrson, pensionär redan vid inträde i Salén-tjänst, är fortfarande vetgirig trots att han tjänstgjort till sjöss sedan han var 14 år.



Kerstin och Rune Fredin på bryggan i strålände höstväder. T.h. Thore Edénroth.

Under färden fyllde Allan Andreasson 70 år. Här vid födelsedagsmiddagen med Kerstin Fredin till bordet, medan Britta Andreasson fördes till bords av kapten Dahlström. Bakom honom Anders Arvidsson.



Salénarna med resan till Amsterdam

På Venedig-vis lade båtarna till vid en ur bruk tagen rundkyrka, som ombyggt till restaurangannex till Hotel Sonesta. Under kryssvalven serverades en delikat måltid.

Under tiden som salénarna sov på hotell gjorde Tor Scandinavia en månskenstur med 500 holländare. På morgonen var fartyget åter i hamn för att ta emot Salén-pensionärerna och ca 400 andra passagerare.

Våra resenärer hade tillbragt morgonen med sightseeing per buss, gjort ett besök på ett diamantsliperi och hunnit med en kort shoppingtur.

På hemresan firades under ståtliga former sjökapten Allan Andreasson, som fyllde 70 år. Han påstod sig egentligen fira sin 130-årsdag, då han tio år tidigare firat sina 60 år två på varandra följande dagar, då han passerade datumgränsen i rätt riktning. I åldersavseende fick han dock stå tillbaka för 91-årige Vilhelm Runstedt och 89-årige Albert E. Pehrson. Den senare har säkert fört de allra flesta passagerarna av alla över Nordsjön som mångårig kapten hos Svenska Lloyd före sin Salén-tid.

Det samlade intrycket av resan är mycket positivt, t o m så positivt att man nu överväger att bilda en Saléns pensionärsförening för att kunna tillvarata de goda möjligheter till givande samvaro som blivit uppenbara.



I omgångar fick alla 116 resenärerna besöka bryggan. Med spännt intresse följs här demonstrationerna av bl a sällskapets två äldste, Albert E. Pehrson (t.v.) och Vilhelm Runstedt (t.h.). Bakom dem Stig Alling. Irutig jacka Bo Sundblad.



Omgivna av teknisk utrustning på bryggan och i närhet av kaffeautomaten: fr.v. Stig Alling, Filip och Birgit Anger.



Bryggbesöket var populärt för såväl veteraner som lekmän. Båda kategorierna representeras här av Gertrud och Arvid Posse, Allan Olofsson t.h. och Olof Ryhr (med ryggen mot kameran).



I vimlet på bryggan. Fr.v. Kristina Söderman, Eric och Inga Åhman.



Sune Dahlström hade i sin daghytt arrangerat ett mycket uppskattat "Reading Corner". Här studerar Sonja och Ivan Holmgren "En sjömans testamente".

Märta och Sven Hedberg med Tor Scandinavias gästbok och en sherry.





Bland de trevliga damerna märktes särskilt Kapten Dahlström. Så här telegraferades hem: Personalstiftelsen mäkti/mottag hyllning präkti/från oss damer sexti/Sjömanshustrurna.



Och damerna trivdes väl ombord hos Sune Dahlström. T.v. Margot Vernmark, t.h. Aina Wallin.

Ur Sune Dahlströms hälsningstal:

"Jag måste konstatera följande:

Att åka båt är tryggt.

Att åka TOR-båt är tryggare.

Att åka TOR-båt med så mycket behörigt befäl ombord måste rimligtvis vara tryggast!

Får jag gratulera alla Er som haft förståndet att välja ett så tryggt färdssätt, då Ni nu ger Er ut på världshaven tillsammans. Det måste vara Saléns shippingfolk – i land och till sjöss – kända över hela världen för sin förmåga att omsätta sitt kunnande i reda pengar i såväl dåliga som goda tider, som helgarderar sig på detta sätt!"



Allan Andreasson blev grundligt 70-årshyllad. Här sjunger Tor Scandinavias duktige intendent Sven Liljegren en Taube-visa till hans ära. Mellan dem överstyrman Göran Berggren.

Följande deltog i pensionärsresan:

Johannes och Ellen Adler, Stig och Anna Greta Alling, Folke och Gunhild Andersson, Allan och Anna-Britta Andréasson, Filip och Birgit Anger, Jüri och Alla Anvelt, Anders och Carin Arvidsson, Hans V och Alice Augustinsson, Ove och Ingrid Barrelid, Osvald och Ingrid Boberg, Emy Borggren, Carl-Erik och Beth Brandt, Helge och Barbro Chrona, Thore och Siri Edenroth, Rune och Kerstin Fredin, Aina Hamberg, Johannes Hamberg, Folke Hansson, Herrman och Ingeborg Hasselblad, Sven och Märta Hedberg, Ferdinand Henning, Ivan och Sonja Holmgren, Bengt och Anna-Maja Isberg, Claes Jansson, Aleksí Jensen, Gunborg och Göthe Johansson, Sixten och Ebba Johansson, Arthur och Katie Johnson, Ulf och Martha Johnson, Torsten och Anna Lisa Jonsson, Verner och Anna Maria Klintbacke, Aleksander och Liidia Laik, Sven Lantz, Algot och Inga Larsson, Einar och Martha Lenck, Rolf och Anna-Lisa Lindensjö, Sture och Karin Lindquist, Gustaf Ljungsten, Karl-Jakob Lääne, Folke och Linnéa Malmcrona, Emil L och Gertrud Nilsson, Eskil Nilsson, Allan och Svea Olofson, Albert Pehrson, Aldor Persson, Daga Ekwall, Karl och Harriet Pettersson, Holger och Naima Pihlgren, Laurens och Christa Planten, Arvid och Gertrud Posse, Niels och Grethe Rasmussen, Vilhelm Runstedt, Olof E och Gerd Ryhr, Victor och Elisabet von Schewen, Åke och Sigbritt Schulz, Sven Wilhelm och Asta Sjöberg, Erik och Karin Strindberg, Nils och Kristina Söderman, Lennart Söderström, Ingalill Timm, Gunnar och Maj Törnquist, Aina Wallin, Abbe och Margot Vernmark, Johan Widgren, Karl Erik och Anna-Maria Viebke, Erhard och Elsa Wiksell och Eric och Inga Åhman samt

från rederiet:

Kaj Janérus, Gösta Ekeström och Bo Sundblad.



Beth Brandt och Vilhelm Runstedt får inblickar i diamantslipningens teknologi.



Kaj Janérus talar inför ett intresserat auditorium om dagens anställningsförhållanden till sjöss.



Bo Sundblad, resans organisatör tackar Sune Dahlström på alla glada resenärers vägnar.

Loviksträff

Höstens Loviksträff hölls under tiden 11—15 oktober med deltagande av ca 60 ombordanställda, gäster och representanter för rederiet.

De två första dagarna upptogs av gemensamt program, vilket bl a omfattande övningar med uppblåsbar livflotte, första hjälp vid olycksfall och återupplivning. Filmerna "Kyla kan döda" och "Puls of life" visades även. Vidare orienterade L.E. Cronberg om "Projekt Driftsenhet" och Kaj Janérus gick igenom förändringar i lagstiftning och anställningsförhållanden.

Till den gemensamma konferensmiddagen i rederiets matsal hade även representanter från fackföreningarna inbjudits.

De tre sista kursdagarna ägnades åt specialprogram för de olika rederienheterna.

Följande ombordanställda deltog i Loviks-kursen: Kaj Karlsson, Göteborg, Göte Williamsson, Gråbo, Ingemar Hansson, Lidingö, Lars-Gunnar Larsson, Västervik, Richard Forsberg, Naestved, Bengt Franchell, Malmö, Birgit Sörensen-Forsberg, Naestved, Stig Burman, Nol, Per Danielsen, Husvikåsen, Sven-Erik Ek, Kalmar, Rune Doverbratt, Trångsund, Rolf Eriksson, Sollentuna, Sven Fasth, Nässjö, Leif Abrahamsson, Motala, Lars Pettersson, Motala, Max Studer, Stockholm, Ulf Hermansson, Bålsta, Holger Nyman, Mariehamn, Lars Lundqvist, Domsjöverken, Willy Elg, Linköping, Lars Sjölin, Smögen, Gerhard Kucer, Sjöbo, Johann Simonides, Härnösand, Zoltan Bajkai, Helle-Kra-



Under den obligatoriska Loviks-middagen utdelade rederiet klockor till pensionärer och sådana som fyllt 50 år. På bilden ses maskinchef Levi Söderlund, som går i pension, motta sin minnesgåva av Clarence Dybeck. Sittande från höger ses Gunnar Sinclair, Bertil Larsson, Claes-Henrik Zethelius och Ulf Hermansson.

gerö, Pentti Kytökangas, Järfälla, Kenneth Palmqvist, Genarp, Stig Lundberg, Eslöv, Åke Gidlund, Lund, Göran Olofson, Falkenberg, Claes-Göran Nilsson, Ystad, Curth Hedberg, Uppsala, Bertil Björk, Vassmolösa, Lars Johansson, Halmstad, Thorvald Johansson, Sölvesborg, Ragnar Nilsson, Askim, Aatos Nummelin, Märsta, Nils Sjöberg, Järfälla, Ulf-Börje Wi-berg, Helsingborg, Abraham Birke-land, Kristiansand, Gunnar Höglund, Vedum, Kurt Spiik, Partille, Fritz Gaudian, Heilbronn, Kurt Nektheden, Fåker, Noralf Björndal, Helsingborg, Stig Norström, Köping och Eila Koi-vunen, Göteborg.

Rekordstor fisklast

Snow Land, som för närvarande är på väg med bilar från Japan till Ecuador, slutlossade nyligen den största enskilda fisklasten Saléns någonsin transporterat till Japan. I Salén-Nytt nr 1/1973 kunde vi rapportera om hur Snow Flower och Snow Land samtidigt gick till Japan, båda fullastade med fisk. Dessa fartyg hade då cirka 9.700 ton fisk vardera.

När Snow Land denna gång gick med fisk var hon fullastad och medförde inte mindre än 10.700 mton, vilket innebär att fartyget var helt fullt så när som på 2.200 cbft. Att lasten denna gång var så pass mycket större berodde på att samtliga Snow-fartyg under mellantiden har mätts om så att deras dödvikt nu är större än vad som var fallet tidigare, detta just för att kunna öka lastintaget vid transport av tunga laster.

Rekordlasten, fiskad av japanska trålare i Atlanten, togs in i Las Palmas. Resan gick via Suezkanalen till Japan och Sydkorea, där fartyget lossade i en hamn, som troligen inget Salén-fartyg tidigare anläppt, nämligen Masan på Sydkoreas sydkust. I Masan lossades cirka 1.200 ton av lasten.



Fackklubbar på Saléns

Vid Salénrederierna har bildats två olika fackklubbar, Saléns Tjänstemannaklubb (STK) och en HTF-klubb.

Av företagets totalt ca 455 anställda har ca 280 anslutit sig till STK och ca 60 till HTF-klubben.

STK har följande styrelse: Sixten Ackermarck (ordf.), Lennart Andersson, Fred Welander, Kerstin Damberg, Jan-Erik Jansson, Sven Johannison och Birger Simonsson. Suppleanter: Stig Svensson, Valter Axelsson, Stig Brander och Göran Carlberger.

HTF-klubben har följande styrelse: Per Linnman (ordf.), Anita Ryman, Ulrika Wahlberg, Maud Landerholm, Bengt Bjernhager, Gustaf Bäckdahl och Lennart Söderberg. Suppleanter: Eivor Hultman och Bjarne Hallquist.

Film om Sven Salén

Tisdagen den 23 november 1976 kl. 18.30 och 19.30 visar Sjöhistoriska museet i Stockholm en film om "Sven Salén — redare och seglare". Det är inte en spelfilm utan en sammanställning av tidningsklipp och filmbitar från tiden för första världskriget fram till 1955. Filmen gjordes av regissören Olle Hellbom och berättar om Sven Salén och Salénrederiernas tillkomsthistoria. Filmen var en gåva till Sven Salén på hans 65-årsdag.

En del gamla Salénare har kanske sett filmen. Men den tål att ses om, och vi rekommenderar alla som är intresserade av bolagets historia att passa på tillfället! Speltid: 30 min.

Saléns har beställt fyra fartyg i Japan

Salénrederierna har beställt fyra fartyg vid japanska varv. Det rör sig dels om tre bulkfartyg om vardera 59.250 ton dödvikt från Hitachi och dels en sk woodchips-carrier (flisfartyg) om 38.000 ton dödvikt från Mitsubishi. Två av bulkfartygen och flisfartyget skall levereras redan under nästa år och det återstående bulkfartyget 1978. Med dessa fyra fartyg har Salénrederierna nu totalt nio fartyg i beställning för leverans under de närmaste 15 månaderna. De första leveranserna sker nu i december, då ett systerfartyg till Baltic Wasa levereras från Wismar, samt då den näst sista 350.000-tonnaren levereras från Kockums till ett partrederi med Saléns som huvuddelägare.

60.000-tonnarna från Hitachi kommer att få en längd av 215 meter, en bredd av 32 meter och ett djupgående av 12,4 meter. De kommer att sysselsättas på öppna marknaden och får en lastkapacitet av 2.600.000 kubikfot. Huvudmaskin blir en Sulzer 16.000 EHK, som ger fartyget en fart av ca 15,3 knop.

Flisfartyget får en längd av 192 meter, en bredd av 32 meter och ett djupgående av 10,0 meter. Hon byggs i isklass 1B. Kapaciteten blir 3.100.000 kubikfot. Fartygets huvudmaskin, en Sulzer 16.000 EHK, ger fartyget en fart av ca 15,3 knop.

Fartyg	Dwt	Fartygstyp	Leverans	Varv
Celtic Wasa (NB 107)	22.800	bulkfartyg	dec 76	Mathias Thesen-Werft
Delphic Wasa (NB 108)	22.800	bulkfartyg	mars 77	Mathias Thesen-Werft
NB 109	22.800	bulkfartyg	juni 77	Mathias Thesen-Werft
NB 4559	59.250	bulkfartyg	aug 77	Hitachi
NB 4564	59.250	bulkfartyg	sep 77	Hitachi
NB 4565	59.250	bulkfartyg	jan 78	Hitachi
NB 290	38.000	chips-carrier	okt 77	Mitsubishi
NB 556	350.000	tanker	dec 76	Kockums
NB 557	350.000	tanker	feb 77	Kockums

Fartyget kommer att sysselsättas på långtidskontrakt mellan U.S. Gulf och svenska hamnar. Hon får egen lossningsutrustning bestående av tre kranar (15 ton), skopor, hoppers samt conveyorband. All last skall lämna fartyget via tvärskeppsband i förskeppet. Lossningskapaciteten blir 1.000 ton/tim., vilket motsvarar ca 3.000 kubikmeter.

God balans för sjöpersonal

Salénrederiernas ganska omfattande nybyggnadsprogram (se faktarutan) och det faktum att huvuddelen av de tidigare upplagda tankfartygen tagits i drift, har givit Salén-Nytt anledning att på sjöpersonalavdelningen göra en förfrågan beträffande tillgång och

efterfrågan på sjöpersonal.

Denna gav vid handen, att läget är helt under kontroll. Personalavgången har varit tillfredsställande låg samtidigt som intresset för nyanställning i rederiets fartyg varit påfallande hög. En fullgod bemanning och hållande av uppgjorda avlösningssystem fungerar väl. Beträffande de olika rederienheterna är läget följande:

Kylrederiet har god balans i samtliga befattningar.

För *tankrederiet* har igångsättningen av fartygen självfallet skapat rekryteringsbehov i de flesta kategorier. Annonsering efter styrmän och maskinbefäl har givit bra gensvar. Totalt har under höstmånaderna nyanställts cirka 15 styrmän och 35 maskinbefäl, som nu förbereds för ordinarie befattningar i fartygen. Ytterligare nyanställningar kommer att ske. Avlösningarna fungerar väl.

Torrlastrederiet har något överskott på seniorbefäl i dagsläget. Viss rekrytering av maskinbefäl sker fortlöpande och ytterligare rekrytering till samtliga kategorier blir aktuell under nästa år.

forts från sid 9

Koncernkonferens på Hook

Hooks Herrgård strax söder om Jönköping har för fjärde året i rad varit samlingsplats för Saléns årliga koncernkonferens.

Tema för årets konferens var "Sjöfarten och framtiden — vad händer med Saléns rederiverksamhet?" Av rederiets eget folk behandlades frågor som flaggutredningen, konkurrensen från

öststaterna och den tekniska utvecklingen inom sjöfarten.

Inbjudna talare var två norska specialister, Birger Nossun från mäklarfirman Fearnley & Egers Chartering Co Ltd och Even Engelstad från Sjöfartskonsult A/S, som talade om intressanta utvecklingstendenser inom sjöfarten.



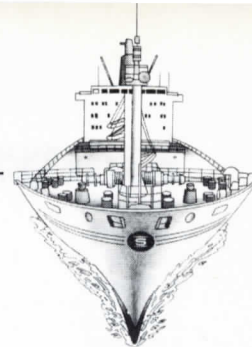
På bilden ses fr.v. Sven H. Salén, Birger Nossun och Even Engelstad.

Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 3:e styrman Extra styrman Telegrafist	ATLANTIDE	ANTILOPE	ARAWAK	ARGONAUT
	J Melander	B Gröndahl	J Rundqvist	R Björkman
	T Lidén	O Sjeldrup	B Lindström	S Bragesson
	A Kvarnudd	E Johnsson	B Bjurström	B Olandersson
	T Hedskog	K Hedzinski	K Kaitti	T Martilla
			R Burell	M Walthers
	A Malmborg	A Bååw	M Bjurström	A Myrseth
Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 3:e maskinist 4:e maskinist Kylmaskinist	M Aitonurmi	A Wärners	O Andreassen	S-O Bengtsson
	R Nylund	R Bergbo	H Granström	K Myrseth
	T Nordlund	K-H Kvarnström	H Tommiska	K Kvist
	S Olofsson	V Baltfors	K Hansson	O Wall
	L Kullander	K Nilsson		
	A Johnsson	A Schubert	F Lindström	R Fritzell
Ekonomiföreståndare Kock Mässman Mässman Mässman Mässman	S Gellberg	Å Saming	J Börjesson	H Dichter
	Q Soinio		L Ohlsson	C Karlsson
	E Raymundo	D Lopez dos Reis	A Barreiros	C Stolt
	P Pitkänen	E Byman		K Lindgren
		M Palmisani	E Lindström	E Berglund
	L Viherlaakso	M Jerez Santana	R Rissanen	S Kantanen
Båtsman Timmerman Matros Matros Matros Lättmatros Lättmatros Lättmatros Jungman Jungman Jungman	S Josefsson	P Borg	J Rosenberg	
	G Micheler	G Svensson	K Nikander	C Björkman
	J Alvarez Fernandez	S Norgren	J-E Magnusson	A Blanco Santos
	A Andersson	P-O Nielsen	T Karlsson	A Olsson
	M Anvelt	L Theodorsson	B Lindblad	mtr F Marcos
		D Brehammar	J Vinas Negrin	R Pettersson
	mtr L Edberg			U Lindström
	mtr P Holmberg	R Olsson	S Asthammar	mtr O Cordero
	Imt L Näsman		A-C Ahlberg	
	U Ståhlberg		U Bergqvist	
Elektriker Reparatör Motorman Motorman Motorman Motorelev Motorelev	J Ax	K Andersen	A Nyström	K Olsson
	S Klasér	R Einarsson	P Robinson	J Nylund
	K Björkman	J Truedsson	M Baf	J-E Johansson
		B Palmersjö	B Wetselaar	A Granlund
	C Leander	B Brämare	J Engfors	H Wideman
			P Clason	
			D Andersson	

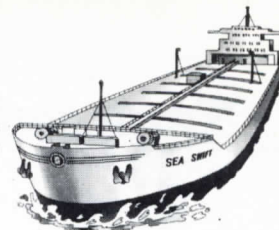
Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 3:e styrman Telegrafist	ARIEL	SAN BENITO	SAN BLAS	SAN BRUNO
	G Kroon	S Eliasson	C-G Bengtsson	E Lindström
	H Karlström	L Söderberg	C-G Sörensson	A Bengtsson
	M Lindqvist	S Blixt	B Nilsson	L Sjöblom
	R Wilhelmsson	L Andersson	T Svensson	K Granlund
	R Grönqvist	A-L Avin	L Svensson	B Hallén
Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 3:e maskinist 4:e maskinist Kylmaskinist Elektroingenjör Maskinbefälsassistent	R Rikberg	L Devré	S Farrington	K-E Pettersson
	C-O Noord	J Ernheimer	L Bergqvist	M Pietilä
	G Grönqvist	G Sandblom	B Börjesson	J Dahlström
	L-O Andersson	C Nilsson	L Blomberg	G Spellier
	H Rahm	A Pålsson		
	L Angelfeldt	L Persson	R Aldén	B Alvång
			K Berg	T Wiklund
			eli J Nyback	
Ekonomiföreståndare Kock Mässman Mässman Mässman Mässman Mässman	G Feneberg	B Ekström	P Rintakoski	R Klari
	M Martins	R Foucart	H Orloff	O Larsson
	K Genell	P Nordenswan	S Möller	C Berglund
	Tan Sing Jong	E Eilola	K Eriksson	M Södervall
	I Rosenkvist	A Holmén	A Holmqvist	A Falcones Yagual
	O Olsson		J-O Andersson	
			M Farrington	
Båtsman Timmerman Matros Matros Matros Lättmatros Lättmatros Lättmatros Jungman Jungman	N Rantatalo	B Ohlsson	B Karlsson	B Norlén
				E Bjursell
	C Hasselblad	K Kaattari	R Buchmann	M Kivijärvi
	A Kristensen	G Sund	P Fossbo	K Granlund
	J-E Hammarström	K Johnsson	M Carlsson	R Daniel Pereira
	M Nilsson	mtr C Svensson	A Lundberg	mtr A Fernandez Meis
	R Almström	mtr J Isberg	M Johansson	T Hellman
	J Nielsen	L Eriksson		
	K Melander	mtr A Veikkolainen		
Elektriker Reparatör Motorman Motorman Motorelev	B Larsson	O Lervik	C-E Jensen	J-O Hedblom
	B Jönsson	L Josefsson	P Jedeur-Palmgren	J Ohlsson
	G Niklasson			
	R Palcat		B Harila	A Käck
	M Edlund	D Åkerström	T Olsson	R Andersson
			S Gustafsson	T Andersson
			C-J Löunat	K Gustafsson



	SNOW DRIFT	SNOW BALL	SNOW CRYSTAL	SNOW HILL
Befälhavare	S Lindell	J-O Nilsson	R Freiman	O Ramsparr
Överstyrmann	J Antonsén	R Grann	A Svensson	T Liström
2:e styrman	S Persson	A Lundqvist	L Swedlund	P Gripenberg
3:e styrman	C Krokstedt	R Jonsén	E Sjöberg	J-O Olsson-Brodin
Extra styrman		M Löfgren		
Telegrafist	T Johansson	E Reivilä	F Sundström	O Wennström
Maskinchef	B Hellbom	B Löfström	J Breistein	S Lööv
1:e maskinist	R Jaasund	V Sfalter	L Larsson	T Olsson
2:e maskinist	C Gustafsson	E Widén	B Bergman	J Lyborg
3:e maskinist	R Åsberg	L Belfrage	R Lönnqvist	P Alsparr
Kylmaskinist	T Gunnarsson	R Olsson	S Olsson	O Austvik
Elektroingenjör	C Hellgin	S Willför	A Liljeblad	L-G Asklund
Maskinbefälsassistent			H-E Emanuelsson	
Ekonomiföreståndare	R Karlsson	S Elenius	N Nilsson	K Holling
Kock	P Karlsson	H Johansson		J Graml
Mässman	M Nilsson	I Potila-Nordquist	P Malm	U Larsson
Mässman	K Nordenswan	K Jansvik	E Duarte Lima	E Nilsson
Mässman	M Gustafsson	S Rutar	E Malmberg	L Bengtsson
Mässman	R Lindström	C Liljegen	G Ach	K Eriksson
Båtsman	O Mägi	J-Å Persson	O Ach	A Eriksson
Timmerman				L Malmgren
Matros	D Ruiqrak v.d. Werven	B Viktorsson	B Granlund	J Arvidsson
Matros	G Hofvander	E Svensson	R Bramford	M Wennberg
Matros		S Glans	A Holtze	
Lättmatros	K Lindström	J Söderwall	O Swedmark	C Öberg
Lättmatros	P Stenwall		H Hjelm	T Persson
Lättmatros	L Steen			
Jungman	S Bengtsson	B Bergström	Å Sundius	S Fredshammar
Jungman		C Davidsson	A Hedlund	E Brolin
Reparatör	W Andersen	T Nordquist	H Redman	C Nilsson
Motorman	E Uddfolk	C Nilsson	J Flood	S Bergström
Motorman	P Östberg	K Berg	B Sjöberg	P Jakobsson
Motorman				J Jonsson
Motorelev		T Broman		B Hagelin
	SNOW FLOWER	SNOW FLAKE	SNOW LAND	SNOW STORM
Befälhavare	K-A Olsson	K Karlsson	B Crafoord	L Berntsson
Överstyrmann	S Lundberg	A Ödman	O Widigsson	G Borud
2:e styrman	B Nordwall	K-Å Nordström	M Björnstam	R Larsén
3:e styrman	B Torstensson	R Gothare	P Harjulahti	T Nerme
Extra styrman	L Cronberg	O Linnell		
Telegrafist	J Sjöbohm	R Lausen	N Lorenz	S Weckman
Maskinchef	N Cassel	S Svensson	R Poohl	B Andersson
1:e maskinist	G Angerby	B Lindqvist	C Kindrudh	F Andersson
2:e maskinist	J Arntsen	S Nordin	P Hallström	I Svensson
3:e maskinist	L Axelsson	R Sjöo	M Andersson	B Sahlqvist
Kylmaskinist	I Burman	I Westerberg	P-E Bäckman	S Andersson
Elektroingenjör	P-Å Johansson	I Myrberg	A Niva	E Strömberg
Ekonomiföreståndare	R Österberg	C Magnusson	P Nyström	E Hansson
Kock	H Lassila	H Illman		K-G Lundqvist
Mässman	M Hulkonen	M Wizen	K Persson	Kwok Hau Wai
Mässman	T Berg	I Kovacs	M Cajaljal	S Lundberg
Mässman	T Vogels	A-K Jönsson	A-L Karlsson	P-O Bergman
Mässman	K Liljegen	M Nordström		
Mässman	I Johansson			
Båtsman	K Bennevall	B Söderholm	B Hermansson	T Lundin
Matros	A Bjerkestrand	F Karlsson	E Sjöstrand	J Sahlström
Matros	D Johansson	T Johansson	E Gonzalez Callero	A Domingo
Matros	C-G Johansson	P Monfors	B Nyström	R Henriksson
Lättmatros	L Paalanen	S Håkansson	K Mattsson	mtr U Vainionpää
Lättmatros	D Blomquist	R Karlsson	K Lövgren	M Carlsson
Lättmatros	C Graucob			
Jungman	H Rylander	C Jonsson	L Eriksson	H Kalsnes
Jungman		M Johansson		
Reparatör	J Persson	P Himmist		B Haglund
Motorman	R Eriksson	L Hjelm	T Gladh	M Dauvergne
Motorman		H Berg	V Kerstens	R Svanholm
Motorman		R Johansson		R Ödmark
Motorelev	T Jacobsson	L Åsberg	O Kumenius	A Olsson

Tankrederiet

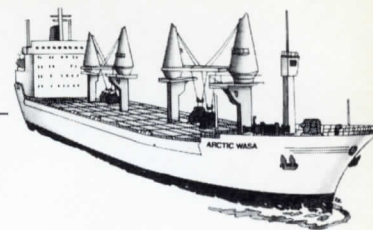
Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 2:e styrman jr Extra styrman Telegrafist Tel. elev Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr Extra maskinist Elektroingenjör Öt. 2:e maskinist/FFM Ekonomiföreståndare 1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman Båtsman Matros Matros Matros Matros Matros Matros Matros Lättmatros Elektriker Reparatör Pumpman Eldare Eldare Eldare Eldare	SEA SAINT B Svensson E Bonn R Nordberg U Kempe H Bonnedal S Nyström C-E Mannerheim V Wikeryd V Flinck S Flodin M Jonsson L Andersson J Parolini M Kadziolka K Oskarsson S Zetterberg Gualdino Frances A Khairi E Bäcklund B Frindell P Salmela J Gudmundsen B Zikovic J Vejler J Jansson E Villar Lopez S Mrakovcic L Vukic V Ström G Siefert V Ruiz K Melander A Andersson	SEA SAPPHIRE S Lindehoff R Larsson V Björkroos C-G Olausson B Schilling C Rosengren R Pettersson G Ohman S Berglund S Lemieszewski H Landa L-G Westerlund B Andersson S Sandell S Ringqvist A Obied G Lino S Wulff H Doucette S Aaltonen B McKeating L Hall K Haavisto M Zöbinger A Pusole V Vourinen C Verzegnassi A Millo S Håkansson K Wong E Mets M Fredriksson	SEA SCOUT C-E Dahlberg P-A Andersson H Thoren L Stockhaus B Fransson E Hägglund L Bergström B Jörgensson C-O Nygren E Börjesson B Nordh B Berger D Beskow A Vernsgård B Neuamann K Berggren E Heinstdet A Brandau L Ghergorina E Ink P Ronquillo J Santar A Rajab P Giacomo S Sarin J Bergman M Rosell A Carlsson J Eklund/T Lindros R Steadman I Olofsson T Vevicopulos I Bergholtz	SEA SCAPE M Månsson V Elg P Hogedal T Wollkert W Carling J Simonides K Menes G Rogström A Lunde L Thörn M Liljendahl G Olsson L Johansson U Ibsch Y Tawfik H Hamza P Perez K Jennersson A Lopez Monteiro M Morais J Jönsson T Årthun R Agnello P Ravalt T Vartiainen A Bulens F Davila Rio B Axelsson S Sundqvist L Lozano Robles
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 Öt. 2:e maskinist/FFM Ekonomiföreståndare 1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman Båtsman Matros Matros Matros Matros Matros Matros Lättmatros Reparatör Pumpman Eldare Eldare Eldare	SEA SERENADE C-H Kahl L Wennberg B Friman Ch. Jönsson E Jonsson B Johansson H Lehti L Sjögren L-G Olsson G Sundström R Norell C Nyroos A Henriksson S Nilsson K Olsson M Murad M Karlsson I Lehmann Å Blom K Johansson K Holmström K Nielsen R Blomqvist H Paulsson S-E Svensson K-E Thor O Rodriguez F Öholm H Osman	SEA SERPENT S Stenersby S Emilsson G Evertsson R Remmes S Thunström Å Berglund K Liljblad A Ölander C Allansson L Einarsson S Pettersson U Lindqvist R Carlsson R Candia C Liljblad R Guilherme A Abrahamsson H Taha F Frölich S Vukig R Aceveda K Fransson K Dahl A Campanella W Sumbera E Ginlund K Pettersson G Aulin A Edney R Nordlander	SEA SOLDIER Å Kjellberg L Anderberg E Hirvonen Å Nordstrand K Ringblom K Palmqvist K Livendahl L Jarnhem G Klingvall Å Eriksson M Bufardec K Rickelbo S Salim B Olofsson P Rathke G Ek S Korhonen Z Luciano F Teira Pouso	SEA SPLENDOR E Forsblad A Lindblom B Lehre P Jörgensen C Fagerstedt L Swan U Eriksson H Forseilius A Rasmusson B Nilsson O Birgersson B Weckström M Ström K Porthman J Stålhandske H Högborg M Ascencao B Djerbi K Forsman J Sjöberg V Magas O Sato Hunsala J-O Gustavsson L Johansson T Lundh J Van den Broeck H Krakau



	SEA SPRAY	SEA STRATUS	SEA SWAN	SEA SWIFT
Befälhavare	K Mieritis	A Englund	P-O Eriksson	G Sjöbris
Överstyrman	B Cronholm	S Widell	M Steuch	J Ottosson
2:e styrman		S Johansson	A Torbrand	W Hansson
2:e styrman jr		S Hilltun	G Svantesson	W Olsson
Extra styrman		G Edvardsson	K Nordlund	
Telegrafist		T Grip	K Nilsson	H Lindahl
Maskinchef				
1:e maskinist	M Sandblom	J-B Karlsson	S-E Ahlsund	K Zetterlund
2:e maskinist	B Zandin	J Andersson	B Monie	R Sandberg
2:e maskinist jr	E Troberg	B Wigren	A Roju	H Hansen
Extra maskinist		R Carlström	O Pettersson	S Johansen
Elektroingenjör	M Helenius	H Thiel		K Björk
		H Edtmayr	T Westlund	S Larsson
Öt. 2:e maskinist/FFM		B Krusell		O Mehren
Ekonomiföreståndare	C Nilsson	G Bladh	A Antkowiak	G Bengtsson
1:e kock	M Klasson	A Cabrera	J Lehtonen	B Weckman
2:e kock			T Wilhelmsson	O Boden
Mässman	Ismail Ahmed	Chin heng koh	F Antunes	A Gonzales Leon
Mässman	M Wafa	C Celander	J Nielsen	R Modesto
Mässman		M Myhre		Koh chin heng
Mässman		A Eldaw		T Brandrup
Mässman		C Olsson		
Båtsman	P-E Stenman	H Hansson	L Bergström	J Machlus
Matros	J Nyman	L Nordin	G Wikström	J Andersson
Matros		G Nodemar	J Cabrera	O Saraketo
Matros		R Kronshäll		V Bura
Matros		H Kanerva		J Sturfäldt
Matros		A Blomqvist		H Lefsaaker
Matros		J Lorenzo Budino		R Fernandez
Matros				P Lindgren
Lättmatros		M Fredriksson		S Pålsson
Reparatör		D Brunner		J Bubik
Pumpman		R Sundström	S Gustavsson	S Mannström
Eldare	B Lingsberg	K Palmroos	O Johansson	L Sandberg
Eldare	R Koskinen	L Karlsson	E Näsholm	
Eldare		J Jakobsson		R Verlooy
Eldare				K-E Horn

	SEA SYMPHONY
Befälhavare	B Wennermark
Överstyrman	K Hertz
2:e styrman	K Hallqvist
2:e styrman jr	J Inkiö
Telegrafist	I Rydén
Maskinchef	J Jonson
1:e maskinist	P Andersson
2:e maskinist	G Östman
2:e maskinist jr	L Linder
Elektroingenjör	S Sandberg
	T Lauritzen
Öt. 2:e maskinist/FFM	A Hovenäs
Ekonomiföreståndare	L Stoor
1:e kock	H Wong
2:e kock	J Darte
Mässman	I Ali
Mässman	P-O Moberg
Mässman	M Cabello
Båtsman	W Szuszkiewicz
Matros	K Peiker
Matros	E Mela
Matros	R Martinpelto
Matros	A Romero Perez
Matros	K Milas
Matros	F Alonso Castro
Lättmatros	L Tojen
Reparatör	B Rosbäck
Pumpman	G Olsson
Eldare	A Rueda
Eldare	H Diers
Eldare	S Kera
Eldare	J Kondrcek

Torrlastrederiet



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

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

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

Båtsman
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Extra timmerman

Elektriker
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

ARTIC WASA

K Andersson
C Hammarström
L Eriksson
Ch Larsson
B Lindqvist
A Bohlin

Ö Göransson
R Grunditz
L Steffenburg
T Kjellner
B Agardt

L Wounsch
T Bengtsson
J Ahl
L Olsson
S Bin Matooq
A Saraiva

V Franc
F Karlin
E Nikkinen
A Wibeaus
G Björk
R Kaya/I Gürgen
B Österlund

P A Nilsson
H Markkula

G Trönningsdal
H Kock
T Kihlström

L Gustavsson

ATLANTIC WASA

K E Persson
G Litzing
K Schauman
G Blandford
H Fyrman

A Pettersson
U Håkansson
G Nordlund
K Månsson

B Wulf
T Wilén

A Da Cunha
S Pajari
H El Kholi
H Salah

S Karlsson
T Falk
K Kristoffersen
C Dahlström

B Callmer
B Andersson
B Alvin/D Ohlin

O Bergman
S Svensson
H N Hansen
G Soares

M Dalin

BALTIC WASA

B Oldaeus
A Carlsson
H Henriksson
K Vinblad
K Jonsson

T Serrander
R Jonsson
T Koskel
D Wallenbert
R Andersson

C Krook
A Tossavainen

M Boklund
G Issa
J Flor

T Harcke
O Karlsson
D Sestayo
A Loomans
M Dahlstrand
V Auvinen/J Berg

K Harneback

F Matyas
F Gonzalez Martinez
I Saarinen
J E Göransson

KORSHAMN

P Lange
E Mikkelsen
T Mäittälä
K Lövgren
L Metsälä

L Malm
B Svensson
B O Johansson
H Jansson

H Andersson
E Olesen
K Jansson
A Bashir
A Clemente Silva
A Adam Dallaa

E Ameland
L Constant
P Garcia Ponce
M Dosil Nunez
J Arcos Radriguez
T Runevald
D Andreasson
A Norgren

R Garcia-Aneiros
K Ahko
R De La Calzada
H El Tahir
H Göss

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

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

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

Båtsman
Matros
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman

Elektriker
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

NORDIC WASA

P Westerståhl
H Sipinen
J Fröhberg
U Eklind
G Rosén
B Gustavsson

A Ahlqvist
M Tonsa
B Söderberg
G Danielsson

J Mattsson
M Amoedo Pino
K Franzén
K Roos
S Truedsson
E von Fieandt
K Andersson

Å Westberg
K Pettersson
R Sundqvist
L Lorentzon
H Ekman
K Marjamaa

G Woltén
I Truedsson
H Silver
J Zubieta
L Blom
O Eriksson

PACIFIC WASA

H Hellström
Ö Ödegård
G Back
S Dellerström

A Bjurkvist

O Lundqvist
S Hägg
B Tengdelius
A Maurstig

B Svensson
Å Blomqvist

P-E Björkqvist
N Luyun
K Karlsson
L Köhler
P Nilsson
D Celén

S Ohlsson
T Dahlqvist
P Rodrigues-Pereira
A Pineiro-Blanco
J Gonzales-Garcia
T Irhage
S Wallner
D Mattsson

M Markovic
B Bruhn
L Sjödahl
G Burström
W Rydström

SCANDIC WASA

S Ekman
B Stenström
C Nelson
S Hagland

V Bille-Fritz

T Löfgren
K Grundberg
W Schaller
G Talas
C Haegemans

V Svedlund
L Lindberg
B Persson
G Appelgren
A Tamminen

E Frick
A Jagne
J Dos Santos
K Jörgensen

S Berglund
R Nilsson

L Näslund
M Juntikka
K Klapp
L Laafrit
O Olivares
B Göthberg

SEGERÖ

J Stagling
N E Asplund
G Broström
T Carlsson

L Andersson

K Landgren
Y Jönsson
R Rodriguez
C Christensen

R Helfer
K Wulff

M Do Rosario Neves
R Brunken
M Do Rosario Lopez
J Apolonia Delgado

O Myntt
A Gonzales Teijeiro
N Dogru
T Garcia Ruiz
E Kittlass
M Bernebring

J Kaam
H-E Jansson

O Bernt
L Lambert
S-Å Eriksson

SINGÖ

M Lundgren

L Henningsson

Befälhavare
Överstyrman

Maskinchef
1:e maskinist
Elektroingenjör

WISMAR 107

S Rönngren

S Wikdahl/J Nilsson
K Hall
R Carlsson

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

Ansvarig utg. Sven H. Salén
Redaktör Gösta Ekeström

Produktion LYCKE & LUND, Sthlm

Lär er segla i småbåtar!

Salénrederiernas Personalstiftelse, som omfattar sjö- och kontorsanställda vid Saléninvest, Salénia, Salénrederierna, SRS och SSAB, ordnar utbildning på Malma under tiden 19—23 juni 1977.

Stiftelsen vänder sig företrädesvis till föräldrar och barn, som tillsammans vill lära sig seglingens grunder. Det är inte möjligt att ta emot anmälningar omfattande endast barn, eftersom förläggningen sker i gästhusen med självhushåll. Om någon förälder åtar sig att vara "fadder" för annan anställds barn, kan väl det också gå bra. Det skall i så fall anges i anmälan, vem som åtagit sig sådant "fadderskap". De som föredrar att i stället bo i egen båt eller själva ordna med transport morgon och kväll till och från utbildningen skall påpeka detta i anmälan. Utbildningen äger rum kl. 09.00—17.00 med en timmes lunch.

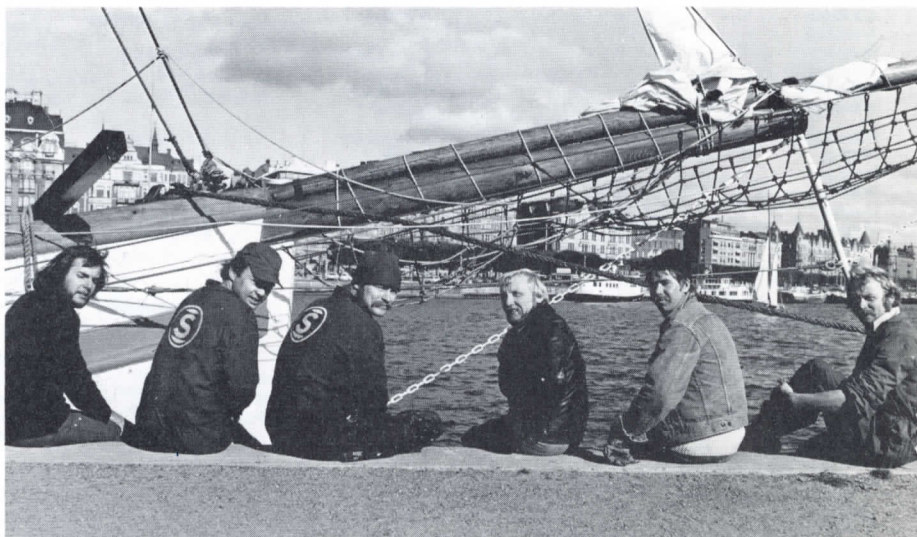
Skriv en anmälan till Bo Burendahl, Salénrederierna, Box 14018, 104 40 Stockholm *senast den 31 januari* omfattande elevernas namn och (barnens) ålder samt namn på eventuella andra, som önskar bo på Malma i samband med utbildningen, även om de inte är elever.

Kärlek

— är väl inte ett ofrånkomligt tema, men nästan — om en limerick skall vara alldeles perfekt. Dessutom skall den vara byggd på ett geografiskt ortsnamn, ha den rätta meteruppbyggnaden och framför allt vara rolig. Sällan är den väl så snäll som denna, som ingick i "Lim-Erik", sjökapten Verner Klintbackes vinnande kollektion vid en tävling på Salén-kontoret i julas.

*När bananer vi lasta i Rio
en sjöman sa. "Oh, cara mio!
Bland flickorna här
Du den skönaste är.
Skall vi se, om vi kan bli en trio?"*

Salénbefäl på världssegelats



Fyra yngre grabbar som seglade tillsammans i Antilope ville uppleva varmare breddgrader som fritidsseglare. Ingen var bunden till annat än egna kläderna och gruppen bestämde sig för att kollektivinköpa ett eget flytetyg. Maskinist Rolf Olsson, telegrafist Voitto Hedbrant, maskinist Anders Jörngren och elektriker Ole Christensen hittade drömfartyget 1970 via fartygsagenten Henry Johansson i Sjötorp. "Lilly av Kållandsö" — ett förnämligt bygge, som pappa Gustaf Jonsson med söner Karl och Kurt på Kållandsö timrat från bästa ek och fur.

Ännu 1968 var Lilly befraktad från Väneren över Göta Kanal på norska och danska hamnar. Under de 6 åren sedan övertagandet har de nya ägarna samordnat semestrarna och jobbat tillsammans under 2—3 månader på ombyggnad av Lilly. Såväl säljare som andra gamla skutskeppare kring Kållandsö och Sjötorp har hjälpt till att på Vänerstranden bygga om Lilly till en havssegelare. Nya dacron-segel har levererats från Minirantaa i Åbo. Lilly är lågt riggad med 223 m².

Med ombord är också 12-åriga bruden Linda av släktet "papegojis marina" som är både sjövan och "pratar av bara fan. . ." Senaste stationen före avfärden mot Västindien var fem dygn i docka på Götaverken Finnboda där Lilly bottenbesiktigades.

När detta läses har Lilly redan passerat Kielkanalen på sin väg mot sydliga farvatten. Julen räknar man med att fira på Kanarieöarna.

För en säkrare fartygsmiljö

Skandia distribuerar för närvarande en serie affischer till arbetsplatser runtom i landet. Avsikten med affischerna är att propagera för en säkrare arbetsmiljö. Eftersom sjömansyrket tillhör de mera utsatta yrkesområdena, kommer vi i Salén-Nytt i en tid framåt att i varje nummer återge en av Skandias skyddsaffischer och hoppas härigenom att något lite bidra till en säkrare fartygsmiljö.

I ETT NÖTSKAL

DIN SÄKERHET
BEROR PÅ



AÖO T 1/69