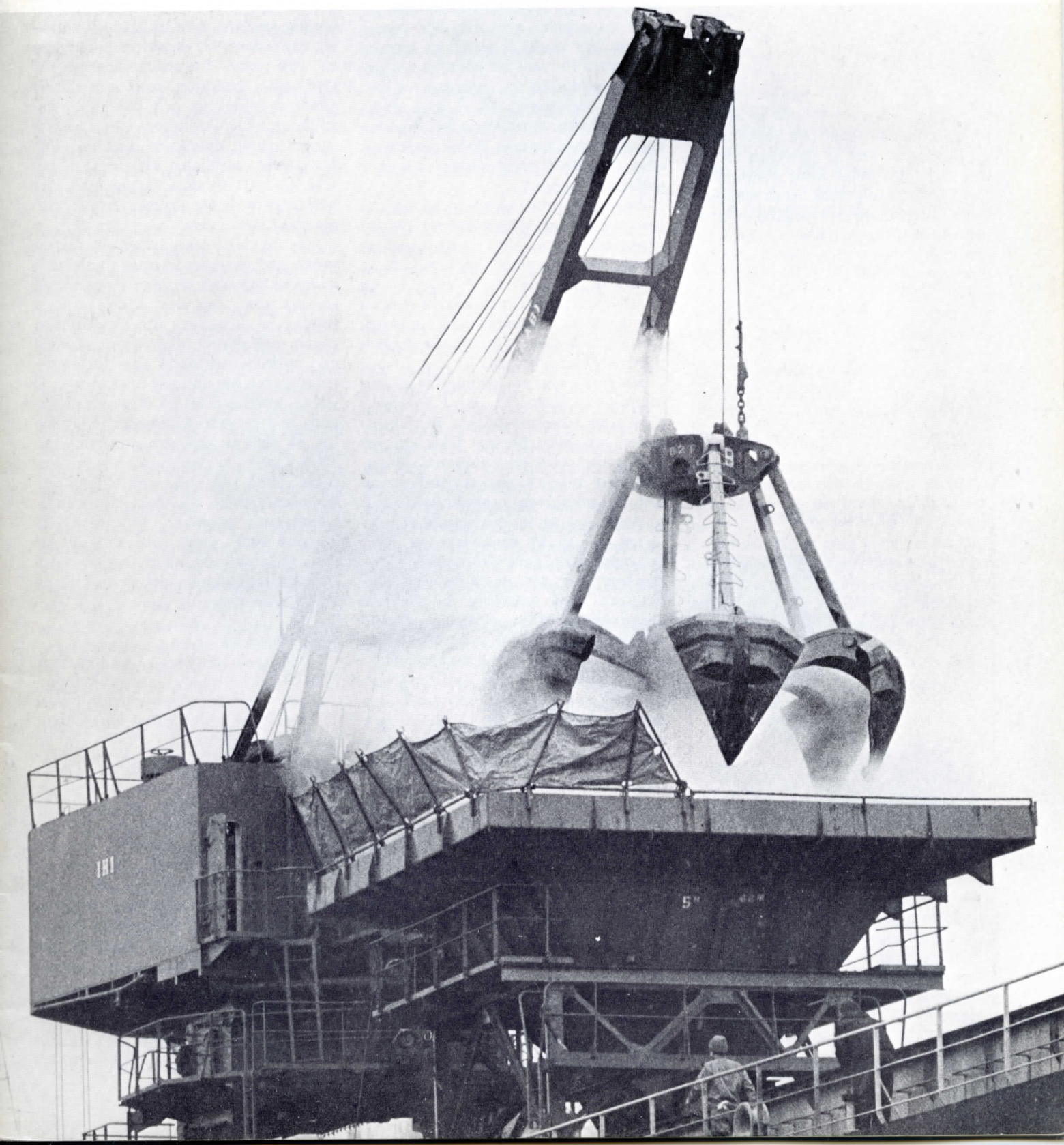


Salén-Nytt



Nr 1 Febr. 1977 — Årg 10



Sture Ödner om svensk sjöfart

Nedanstående artikel har för publicering sänts till tidningen Sjömannen, Nautisk Tidskrift och Maskinbefälet, vilka är organ för Svenska Sjöfolksförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening och Svenska Maskinbefälsförbundet.

Alla berörda säger sig vilja ha kvar svensk sjöfart, vilket ju också flaggutredningen konstaterade. Regimskiftet innebär såvitt jag vet inte någon förändrad inställning från statsmakternas sida. Hittills har dock några åtgärder från statens sida inte vidtagits och de förslag som kommit från förbunden tycker jag i mycket snarare stjälp än hjälper sjöfarten.

Jag har vid ett flertal tillfällen uttryckt min oro och försökt ge min syn på sjöfartens problem och även föreslagit lösningar. Det är självklart att alla inte till fullo delar mina synpunkter. Det förvånar mig dock att så många av mina vedersakare inte tycks ha insett att läget är allvarligt och kräver åtgärder av genomgripande natur. Det räcker inte med att hoppas på bättre tider. För övrigt tror jag inte någon skulle acceptera att vi i framtiden driver sjöfart enbart under perioder av högkonjunktur.

I vissa avseenden är det ibland svårt för mig att redovisa alla näringsproblem eftersom företagen och dess inriktningar varierar. När jag här

bemöter en del av de synpunkter jag fått på mitt tal vid Redareföreningens årsmöte kommer jag därför att referera mitt synsätt i anslutning till den situation vi har och har haft i Saléns, då detta möjliggör redovisning av konkreta fakta.

Viktiga beslut

I mars utlovas nu propositioner som skall täcka såväl sjöfartens som varvsverksamhetens framtid. De beslut som kommer att fattas efter det att propositionerna lagts får väl antas för mycket lång tid reglera villkoren för svensk sjöfart. För vi inte debatten nu, kan det snart vara för sent att påverka näringsens framtid. Det är, som jag ser det, alldeles nödvändigt att vi inom rederierna till våra anställda och förbunden till sina medlemmar öppet redovisar våra respektive ståndpunkter avseende sjöfartens framtid.

Min uppfattning är inte att vi skall ha kvar en svensk sjöfart enbart för att garantera försörjning i ett krisläge, bevara sysselsättningen etc. Detta är en alltför begränsad syn. Vi skall ha en svensk sjöfart som fortsätter att vara en framgångsrik, vinstgivande industri. Detta är också bäst för dem som har sin utkomst från sjöfarten.

Skall vi finna en lösning får vi inte blunda för fakta. Vi har i Sverige i praktiken världens högsta driftskostnader om man bortser från ett par länder med statssubventionerad sjöfart. Även om man räknar på totalkostnaden, dvs inkluderar kapitalkostnad och bunkers, kräver ett medelstort svenskt fartyg ca 30 % mer frakt än våra konkurrenter under exempelvis Liberia-flagg för att gå ihop. Vi har, möjligen med undantag av avskrivningsreglerna, sämre möjligheter än alla våra konkurrenter att inom eller utom landet med olika arrangemang förbättra vår konkurrenskraft. Våra fördelaktiga avskrivningsregler, vilka medför att reserver i fartygen kan byggas upp under goda konjunkturer, är dock inte mycket att ha som förmån om vinsterna inte blir stora.

Saléns situation

Under de goda åren i början av 70-talet fram till 1974 kunde vi i Saléns bygga upp mycket betydande reserver i form av lätttrörliga aktier i andra företag, kontanter och stark nedskrivning av fartygsflottan. Såväl 1975 som 1976 försämrades driftsresultaten för rederiet successivt och uppläggningarna blev omfattande. Friställning av personal bestämde vi oss dock för att så länge som möjligt undvika och det har vi också lyckats med. Dessutom hade vi

att ta emot ett flertal nybyggen mitt i krisen som vi med de förutsättningar, som antogs föreligga 1972 och 1973, hade beställt. För 1977 har vi nu budgeterat en förlust på ca 70 mkr på rederisidan och endast delar av denna kan kompenseras med vinster från andra delar av koncernen.

De sammantagna resultaten av dessa förhållanden har medfört att vi de senaste två åren försålt vårt betydande innehav av lätttrörliga aktier. Kvar finns endast några poster, som dels är svårsålda, dels torde ha viktig betydelse för vår framtid. För att klara likviditeten har sedan 1975 dessutom lånats upp ca 250 mkr. Förutsättningarna för ytterligare belåning med nuvarande sjöfartskonjunktur och bankernas inställning till sjöfart är icke stor. Lån och räntor skall dessutom betalas. Vår återstående möjlighet att överleva består då i att försälja fartyg med lågt belåningsvärde för att icke hela företaget skall råka i fara.

Vår likviditetsberedskap är fortfarande god, men det är uppenbart att vi icke kan fortsätta så värst länge till på samma sätt. Jag har därför lämnat förslag på lösningar för att förlänga fristen och därvid utgått från att såväl den enskilde anställde som förbundsledningarna har samma önskan som vi själva, nämligen att på lång sikt skapa goda arbets- och utkomstförhållanden för så många salénare som möjligt. Tyvärr tycks vi inte vara ense om hur detta skall gå till, att döma av kommentarerna till mitt anförande. Gemensam nämnare för våra tre förbund tycks dock vara, dels att de med Riksbankens hjälp önskar sätta stopp för utflaggning, dels deras krav på branschutredning.

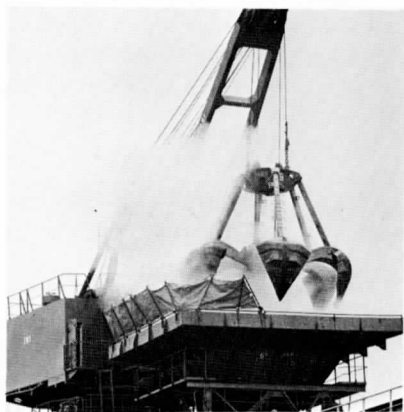
Fyra alternativ

Detta är en akut kris. Den löses inte med förbud eller statliga utredningar. När det gäller det olönsamma tonnaget — och det är ju det utflaggningsdebatten i huvudsak gäller — finns det nu såvitt jag kan se följande möjligheter:

1. Vi säljer fartyg till utländska konkurrenter med resultat att företaget erhåller kontanter samtidigt som arbetsplatserna försvinner. På grund av nu rådande fartygspriser är detta naturligtvis ingen önskvärd lösning, men den enda som utan vidare godtas av Riksbanken med avseende på försäljning av tonnage.

2. Vi säljer fartyg till utlänning med återbefraktningssätt med resultat att arbetsplatserna försvinner och att Saléns under återbefraktningssättet

Papyrus Maru



Bilden på första sidan togs av fotograf Hans-Peter Bloom, när Papyrus Maru med fartygets egen utrustning lossade sin första last av flis i Karlshamn i mitten av januari. Fliskeppningar innebär för Salén-rederierna en helt ny typ av transporter, som det står mer att läsa om på sidan 7.

erhåller möjlighet till viss driftsvinst men förlorar kapitalvinst. Godkännes med vissa begränsningar av Riksbanken.

3. Vi utökar befraktningsverksamheten av främmande fartyg vilket medför vinstchans och förlustrisk på inbefraktningen men inte skapar några arbetsstillfällen för de sjöfarande. Godkännes av Riksbanken.

4. Vi försäljer fartyg till dagspriser men till företag utomlands som vi kontrollerar med resultat att arbetsplatserna i princip, för dem som önskar kvarstå, icke försvinner och att Saléns gör såväl kapital- som befraktningsvinst.

De tre första alternativen möter inget motstånd från organisationerna. Endast det fjärde, där arbetsplatser under svensk kontroll kan bibehållas, försöker man med alla till buds stående medel att förhindra.

Jag har försökt vrida och vända på argumenten och har förstått att hittills görs invändningarna mot ett sådant arrangemang av principiella skäl. Ena delen av principen torde vara att det på något sätt anses "fult" att ett svenskt rederi tjänar pengar (egentligen undviker förluster) genom billigare driftskostnader. Det andra är att förbunden eventuellt går miste om sina medlemsavgifter. Det tredje att säkerhetsbestämmelserna och standarden ombord skulle vara oacceptabla i fartyg under exempelvis Liberia-flagg som idag trots allt svarar för 1/3 av världens shipping på tank och torrlast.

Beträffande det första av dessa tre argument vill jag påpeka, att vi redan idag i Saléns har ca 70 tidsbefraktade fartyg av en totalt opererad flotta av ca 130 fartyg. Det är uppenbart att vi skulle kunna fortsätta på denna väg och skaffa oss låga driftskostnader, men det har flera nackdelar som jag här inte skall gå närmare in på.

Beträffande skäl nr två torde det väl finnas större förutsättningar för förbunden att behålla medlemmarna under svenskkontrollerade företag i utlandet än vid en ren försäljning till utomstående. Jag vet faktiskt inte hur det ligger till i detta avseende med det stora antal svenskt sjöfolk, framförallt befäl, som idag, efter avslutad utbildning i Sverige, tjänstgör under Liberia-flagg. Dessa sjöfarande tar naturligtvis sådan anställning — fullt berättigat — då de anser sig ha större glädje av en högre nettoinkomst i handen än tillgång till svenska sociala förmåner som de i många fall saknar möjligheter att utnyttja. Dessutom har de möjlighet att försäkringsvägen täcka in det sociala skydd de anser sig behöva.

Beträffande det tredje skälet, dvs säkerhet och standard, kan inte ens det mest noggranna studium av olycksfallsprocenten hos goda rederier bland exempelvis Liberia-fartygen visa sämre utfall än den svenska. Beträffande standard ombord kan endast hänvisas till att den varierar från rederi till rederi såväl under svensk som liberiansk flagg. För Saléns del kan jag försäkra, att vår policy att ligga långt framme på detta område kommer att fortsätta oavsett flagg. Det är tyvärr så att Liberia-fartygens rykte hänför sig till de gamla uttjänta fartyg som hamnar där några år innan de går till upphuggning, varför man får en helt felaktig bild av denna flotta. De nya fartygen, många av dem byggda vid svenska varv, glöms helt bort.

Jag har aldrig föreställt mig att en neddragning av standard eller villkor för vårt sjöfolk skulle subventionera vårt rederi. Uppenbart är att vi svenskar i gemen hittills kunnat hålla kanske världens högsta levnadsstandard och varför skulle inte sjöfolket då ha ungefär samma rättigheter? Vad jag har föreslagit är, att för att betala för denna merkostnad skulle man ha en viss del sjöfart under t ex Liberia-flagg, för att kunna säkerställa betalningen av denna höga standard under svensk flagg.

Förbundens förbudspolitik tror jag inte skapar det rätta skyddet för vår personal. Om man t ex skulle vinna gehör för nuvarande inskränkningar i vår handlingsfrihet, eller i sämsta fall försämra den ytterligare, kan, som jag ser det, inte inträffa annat än att företaget totalskadas. Det skulle verkligen vara intressant om förbunden istället för eller kanske jämsides med att driva kraven på en branschutredning kunde hjälpa till med omedelbara förslag till lösningar som vore livsdugliga.

Jag tror personligen att den lägsta punkten i denna lågkonjunktur är passerad, vilket gett mig anledning till viss optimism för Saléns del. Problemen är dock fortfarande mycket stora för oss och i lika hög grad för många andra rederier i Sverige.

Jag har tidigare påtalat att vi med nuvarande marknadsutsikter budgeterar en förlust för 1977 för fartygsdriften på 70 mkr. Om vi gjorde tankeexperimentet att vår flotta skulle segla under Liberia-flagg, skulle 1977 medföra en förbättring av ca 180 mkr, dvs istället för förlusten skulle vi visa en vinst på 110 mkr, vilket är vad våra konkurrenter i motsvarande situation kan göra.

Vem betalar våra kostnader?

Det är uppenbart att vi i dagens marknad och med hänsyn till att svenskt sjöfart nästan uteslutande måste drivas

internationellt inte har någon möjlighet att få lastköparna att jämna ut ovanstående skillnad. Om inte ens av svenska staten kontrollerade företag som SIDA, LKAB, Vattenfall eller NJA anser sig kunna använda svenska fartyg på grund av de höga kostnaderna, vem skall då göra det?

Från förbundshåll hoppas man istället på en branschutredning, som i bästa fall skulle leda till att vi av beredskaps-skäl skulle få behålla en viss del av vår handelsflotta subventionerad med allmänna medel. Personligen har jag svårt att föreställa mig, med strukturen av Saléns flotta, att riksdag och regering skulle acceptera såg 100—200 mkr om året i subventioner till oss för att utjämna skillnaderna. Även om så skulle vara fallet, torde det ta mycket lång tid, dels att göra utredningen, dels att övertyga svenska folket om det berättigade i ett sådant förhållande. Om däremot t ex en tredjedel av vår flotta fanns under Liberia-flagg, kan det med ett enkelt räkneexempel påvisas att vi kan få räkningen att gå jämt ut även för 1977.

Ett svenskt sjöfartsprogram

Det är på sätt och vis beklagligt att debatten om sjöfartens framtid i så hög grad har kommit att handla om utflaggning. Här finns självfallet en rad andra åtgärder att vidtaga — och jag hoppas dessa snart verkställas — som på ett betydelsefullt sätt kan stärka vår konkurrenskraft under svensk flagg. När dessa åtgärder ej räcker till, får vi tillgripa utflaggning för att rädda det som räddas kan och samtidigt förbättra situationen för det kvarvarande tonnage.

För att riktigt göra klart var jag själv och Redareföreningen står i flaggfrågan vill jag avslutningsvis upprepa vad jag sade i mitt tal vid Redareföreningens årsmöte i höstas, nämligen att vi skulle enas om följande principer:

1. att svensk sjöfart i huvudsak bör bedrivas under svensk flagg,

2. att svensk sjöfart under utländsk flagg är ett naturligt och värdefullt komplement till den hemmabaserade verksamheten,

3. att rederiverksamheten skall vara företagsekonomiskt självbärande,

4. att lönevillkor och sociala förhållanden för ombordanställd personal vettigt anpassas till likvärdiga anställningar i land.

Det är dessa principer jag vill sätta under debatt.

V.g. se även "PS" sidan 4

15.000 i belöning till två salénare

Stiftelsen Sveriges sjömanshus utdelade den 26 januari fem priser och stipendier till personer, som genom sina insatser varit till nytta och gagnat de ombordanställda i den svenska handelsflottan. Utdelningen förrättades av kommunikationsminister Bo Turesson i närvaro av representanter för stiftelsen, rederinäringen, fackförbunden, massmedia m fl.

Följande belönades: Lage Johansson, Stockholm, erhöll 15.000 kronor för sin bok "Arbetets mening". Göran Frisk, Salénrederierna, erhöll 10.000 kronor för sin utveckling av manöveranordning i samband med sjösättning av livräddningsflottar. Ferdinand Henning, Salénrederierna, fick 5.000 kronor för olika förslag till skyddsanordningar ombord. Arne Welin, Lidingö, erhöll 7.500 kronor för en avhandling rörande sjöfolkets villkor i socialpsykologiskt perspektiv och Kurt Jonasson, Göteborg, erhöll 5.000 kronor för undersökning av svenskt sjöfolks deltagande i 1976 års val.

Göran Frisk har framtagit och vidareutvecklat idén med fjärrstyrd manöveranordning på uppblåsbara räddningsflottar. Denna manöveranordning är så utarbetad och utprovad att den har applicerats ombord på Salénrederiernas t/t Sea Serenade.

Forts. Sture Ödners artikel från sidan 3

PS

Sjöfolksförbundets ordförande Gunnar Karlsson har gått till angrepp mot mig med anledning av föregående artikel i sin tidning Sjömannen, som utkom just vid Salén-Nytts pressläggning. Jag har därför ingen möjlighet att här kommentera hans inlägg i detalj.

Det kan dock redan nu konstateras att bristen på sakliga argument i många fall har ersatts med personliga utfall mot mig. Följande smakprov kan lämnas:

Ödner är en svensk Glistrup, Ödner ljuger, Ödners uppfattning jämföras med extremhögens och Ödner "borde överväga möjligheten att emigrera till Liberia". Jag kan inte se ett argument som dessa skapar fler arbetsplatser inom svensk sjöfart.

Jag tycker det är synd att debatten om sjöfartens villkor och framtida förutsättningar på detta sätt har spårat ur. Jag vill givetvis gärna fortsätta denna debatt med alla som är berörda av en svensk sjöfart, men då måste personangreppen bort och i stället sakfrågorna diskuteras.

Sture Ödner



*Fr.v. sjökapt. Ferdinand Henning, som har 25 års tjänst bakom sig i Salénrederierna, Stig Wiebe, tidigare verkställande direktör i Fartygsbefälsför-
eningen, och Salénrederiernas säkerhetsinspektör Göran Frisk.*

Anordningen bidrar till att lösa ett allvarligt säkerhetsproblem i de fall besättningen vid haveri tvingas överge fartyget.

Ferdinand Henning har tagit ut patent på en speciell anordning för uppställning och sjösättning av livbåtar. Därutöver föreslår Henning följande:

Anordning för kombination av ljud- och ljussignal särskilt avsedd att användas vid tät trafik.

Viss placering av förtöjningsvinschar på fartyg (för och akter) avsedd att underlätta förtöjningsarbetet och för undvikande av vanligen förekommande olyckor.

Livbojsanordning med sufflett och sits jämte livsbojsljus och radarreflektor att användas vid "man över bord". Anordningen ger den nödställda skydd vid brytande sjö och underlättar räddningsarbetet.

Henning tilldelades pris för stort intresse och visad idériedom som kan främja lösningar av olika säkerhetsproblem ombord.

Ändamål och medel

Stiftelsens ändamål är att ge ekonomiskt stöd och hjälp åt personer som är eller varit verksamma inom sjömansyrket och åt sådana personers anhöriga samt, i andra hand, även i övrigt verka till nytta och gagn för sjöfolket.



Lage Johansson mottar sitt pris ur kommunikationsministerns hand. I mitten sjökapt. Osborne W. Tell, tidigare sjömanshusombudsman i Stockholm.

Stiftelsen har därvid övertagit de förpliktelser som de lokala sjömanshusstiftelserna tidigare åtagit sig. Stiftelsens ordförande är Stig Wiebe och dess fondkapital utgör 21.380.000 kronor.

Saléninvest på Fondhandlarlistan

Följande information sändes den 27 december 1976 till samtliga aktieägare i Saléninvest AB samt till massmedia.

Sedan ca 100.000 aktier i Saléninvest AB under 1974 förvärvats av de anställda i koncernen har en icke obetydlig handel i dessa aktier förekommit. På grund härav samt med anledning av osäkerheten beträffande tillämpningen av den nya fåmansbolagslagstiftningen har styrelsen beslutat söka notering av bolagets aktier på fondhandlarlistan. Som komplement till årsredovisningen för 1975 lämnas nedan upplysningar beträffande utvecklingen inom koncernen under 1976.

Marknads- och resultatutveckling under 1976

Det utomordentligt svåra läge för bulk- och tanksjöfarten som inträdde 1975 till följd av oljekrisen och den internationella lågkonjunkturen har i stort sett fortsatt under 1976. Vad beträffar *tankmarknaden* har dock en viss förbättring inträtt på grund av en starkt ökad oljekonsumtion jämfört med 1975. Volymen av upplagt tanktonnage har reducerats från 50 milj. tdw till 34 milj. tdw, trots nyleveranser under 1976 av 42 milj. tdw. Speciellt för större tankfartyg har fraktnivån förbättrats, exempelvis har fraktnivån ökat från omkring Worldscale 20 vid 1976 års ingång till över Worldscale 30 i december för fartyg kring 250.000 tdw. Saléns tankflotta, som huvudsakligen består av större fartyg, har härigenom kunnat få sysselsättning till frakter som lämnar visst bidrag till kapitalkostnaderna. För närvarande är tre av koncernens tankfartyg upplagda, nämligen *Sea Soldier*, 255.000 tdw, *Sea Sovereign*, 210.000 tdw samt till försäljning utbudna *Sven Salén*, 43.000 tdw, jämfört med elva fartyg vid årets ingång.

Under förutsättning av en fortsatt konjunkturuppgång väntas den positiva tendensen bestå under 1977 med hänsyn till det starkt stigande oljeimportbehovet i USA, begränsade oljeprisökningar samt en avsevärd reduktion av tankflottans tillväxt.

För *kylverksamheten*, som är koncernens viktigaste aktivitet vid sidan av tankrederiet, har nedgången under 1975 ersatts av en förbättring under 1976 av fraktnivå och resultat. Den goda marknaden väntas bestå under 1977.

Den av konjunkturutvecklingen, speciellt vad gäller stålproduktionen,

starkt beroende *torrlastmarknaden* har under 1976 varit svag. För 1977 väntas en långsam förbättring vilken dock förutsätter fortsatt konjunkturuppgång.

Den positiva tendensen för tank- och torrlastmarknaderna väntas innebära en viss förbättring av 1977 års resultat före avskrivningar. Till följd av ökade räntor och avskrivningar för nyleveranser av fartyg väntas dock ett i stort sett oförändrat rederiresultat jämfört med 1976.

Verksamheten inom *energiområdet* medför planenligt vissa initialkostnader för prospektering samt drift av oljeborrplattformar. Övrig verksamhet inom *Salén & Wicander* har en fortsatt god lönsamhet, som väntas bestå även under 1977.

Resultatprognos för 1976

(Belopp i mkr)

	Prognos 1976	Resultat 1975
Omsättning	1.900	1.821
Rörelseresultat före avskrivningar	140	180
Planenliga avskrivningar	-150	-121
Resultat av fartygsförsäljningar ¹	33	48
Finansiella intäkter och kostnader netto ²	-90	-44
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader ³	-67	63

Fartygsflottan

Följande fartyg har försålts under 1976:

	Tdw	Byggd år:
m/s Cayman ¹	8.965	1971
m/t Sea Saga	36.510	1958
m/t Sea Song	43.045	1959
t/t Seven Seas ²	97.550	1967
t/t Seven Stars ²	97.550	1967
t/t Sea Spray	121.185	1966
m/s Husarö	9.230	1961
m/s Segerö	9.280	1962
m/s Kungshamn	9.740	1958

¹ Sål till joint venture i Marocko, där Saléninvest har ett 50 % ägarintresse.

² Sål till joint venture i Saudi-Arabien, där Saléninvest har ett 44 % ägarintresse.

Under året har tre kylfartyg inköpts från MFC-gruppen till Saléninvests engelska dotterbolag. Fartygen har en dödvikt om knappt 9.000 tdw och är byggda under 1972-74. Dessutom har fyra torrlastfartyg beställts i Japan för leverans 1977-78. Tre av fartygen är bulkfartyg om ca 60.000 tdw, medan det fjärde är ett specialfartyg för flistransporter om ca 38.000 tdw.

¹ Skillnad mellan försäljningsvärde och planenligt restvärde.

² Finansnettot har försämrats huvudsakligen på grund av varvskrediter för nya fartygsleveranser. Cirka 10 mkr beror på oförmånlig valutakursutveckling.

³ Härtill kommer realisationsvinst om 76 mkr härrörande från försäljning av aktier i Götaverken om nominellt 59,7 mkr. Koncernen kommer därigenom att redovisa ett positivt resultat. Resterande innehav i Götaverken är bokfört till nominellt värde 98 mkr. Eventuellt nedskrivningsbehov täckes av en beskattad värde regleringsfond på 162 mkr.

Götaverken

Götaverken redovisade för 18-månadersperioden 1 januari 1975-30 juni 1976 en förlust på 175 mkr före kursdifferenser och extraordinära poster, vilka tillsammans försämrade resultatet med netto 401 mkr, varefter framkom en förlust på 576 mkr före bokslutsdispositioner och skatt. Enligt gällande resultatprognos kommer för perioden 1 juli-31 december 1976 ett positivt resultat att redovisas.

Regeringen har förklarat sig beredd att föreslå kapitaltillskott från staten för att täcka förlusten för perioden 1.1.1975-30.6.1976. Enligt gällande avtal har staten accepterat att Saléninvest — med hänsyn till sina övriga engagemang — inte har några möjlig-

heter att under de närmaste åren tillföra Götaverken något aktieägartillskott.

I samband med den pågående utredningen inom Industridepartementet som syftar till en samordning av den statliga varvsverksamheten har staten tagit initiativ till förhandlingar med Saléninvest rörande bl a Saléninvests återstående aktieinnehav i Götaverken. Vid dessa förhandlingar kommer sannolikt även att beröras Saléninvests åtagande enligt det tidigare avtalet med staten att göra fartygsbeställning vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad för 136 mkr.

Maritime Fruit Carriers

År 1971 ingicks ett långfristigt avtal mellan Saléngruppen och det israelisk-amerikanska rederiföretaget Maritime Fruit Carriers (MFC) avseende inhyring till Salén Reefer Services av MFC:s samtliga 42 kylfartyg. Under 1975 drabbades MFC av en djupgående finansiell kris som under 1976 blev akut





och bla medförde att MFC:s fartyg i ett flertal fall belades med kvarstad i hamnar över hela världen. I samband därmed lämnade Saléninvest finansiellt stöd till MFC för att upprätthålla trafiken samt för att ge tillfälle för MFC att lösa krisen. I juni 1976 stod det klart att MFC inte längre kunde klara sina avtalsenliga förpliktelser, varför avtalet hävdes från Saléns sida den 28 juni 1976.

I november 1976 inlämnade MFC i New York en stämningsansökan riktad mot en rad företag och privatpersoner tillhörande Saléninvestgruppen, bankgruppen Bankers Trust samt frukt företaget United Brands på grund av påstådd konspiration i syfte att förgöra MFC. MFC har angivit ett skadeståndskrav om 300 milj. US dollar.

Saléninvest bedömer skadeståndsanspråken som helt ogrundade. Uppenbart är emellertid att processen med hänsyn till skadeståndsbeloppets storlek måste behandlas av högt kvalificerad juridisk expertis, vilket kan medföra risk för förhållandevis höga processkostnader. Det bör här påpekas att det i USA är brukligt att skadeståndsprocesser inleds med mycket höga skadeståndskrav.

Aktuell ägarsituation

De 750.000 aktierna i Saléninvest AB fördelar sig på 75.000 A Bundna (tio röster per aktie), 525.001 B Bundna (en röst per aktie) samt 149.999 B Fria (en röst per aktie). Samtliga aktier är på nominellt 100 kronor.

Ägarstrukturen i företaget var enligt bolagsstämмоaktiebok från VPC per den 6 december 1976:

	Ägarandel %	Röstvärde %
Rederi AB Salénia	41,6	49,7
Sven och Christer Salén	5,4	22,4
Sven och Dagmar Saléns Stiftelse	31,2	16,4
Sture Ödner	7,2	3,8
Övriga	14,6	7,7
	100,0	100,0

Sven och Christer Salén innehar vardera 50 % av aktierna i Rederi AB Salénia.

Företagets aktier var enligt samma bolagsstämмоaktiebok fördelade på 3.606 aktieägare samt 18 svenska förvaltare. Enligt förteckning per den 27 september uppgick antalet förvaltarregistrerade aktieposter till 121.

De 3.606 aktieposterna fördelade sig på 3.014 innehav i storleksskassen 1—20 aktier samt 592 innehav av 21 aktier eller därutöver.

Sedan de anställda under hösten 1974 erbjöds att förvärva aktier i bolaget har viss handel i aktierna förekommit på den fria marknaden. Enligt uppgift från Skandinaviska Enskilda Banken har avslut skett under 1976 till nedanstående ungefärliga kurser.

Betalkurser 1976

januari	310:—
februari	300:—
mars	280:—
april	260:—
maj	300:—

juni	320:—
juli	300:— (exkl. kupong)
augusti	340:—
september	330:—
oktober	290:—
november	250:—
december	255:—
Senaste kända avslut är 255:—.	

Stockholm den 22 december 1976

Sture Ödner
verkst. dir. Saléninvest

Anm.: Vid årets självdeklaration skall värdet av aktier i Saléninvest AB tas upp till 250 kronor per aktie. Utdelningen för 1976 var 10 kronor per aktie.

Fortsatt reshausse med Tor Line



Att resa med Tor Scandinavia och Tor Britannia blir allt populärare. Alla optimistiska passagerarprognoser för vinterhalvåret har vida överträffats och inget tyder på att resandeströmmen skall avta under månaderna fram till den normala högsäsongen från mitten av maj. Många turer under våren är redan fullbokade, särskilt gäller det under skollovsveckorna och de större helgerna.

I första hand är det resorna till England som är efterfrågade, men en förbättring av resandefrekvensen har även kunnat noteras på Holland.

Tor Lines nyligen utbyggda försäljningskontor på Birger Jarlsgatan i Stockholm har haft bråda dagar under hela vintern. Tack vare TOPAS-systemet har bokningarna dock klarats bra. På bilden ser vi en interiör från det nya kontoret med Irmeli Fallström t.v. och Ing-Marie Wass vid dataskärmen.

Flis till Karlshamn och Halmstad

Saléns skeppningar av flis från Lake Charles, Louisiana, USA, till Skandinavien, som beskrevs i förra numret av Salén-Nytt, fortsätter. Efter den första resan till Rauma i Finland har m/s Papyrus Maru nu gjort sin andra resa på traden med lossning av 17.000 ton flis (45.000 kubikmeter) i Karlshamn. Nästa flislast från Lake Charles går med ett annat inchartrat japanskt fartyg, m/s Daishin Maru, som lossar i Halmstad i mitten av februari.

Saléns första egna flisfartyg, nybygg-

nad 290 vid Mitsubishi, Hiroshima, levereras i oktober i år. Fartyget skall gå under svensk flagg och sättas in på den aktuella traden mellan USA och Skandinavien.

I samband med Papyrus Marus lossning i Karlshamn hade Saléns och Domänverket tillsammans anordnat visning, föredrag och diskussioner angående import och transport av flis. Närvarande var representanter för hela den svenska skogsindustrin och stort intresse visades från pressens sida.



Bilden visar direktlossning till Södra Sveriges Skogsägars flisfordon i Karlshamn för transport till Mörrums Bruk/Värö Bruk.



Några av deltagarna samlade framför Papyrus Maru, fr.v. stuveridirektör John Forsell, Karlshamn, jägmästare Bror Laage-Hellman, Kopparfors Bruk, och Edmund Herstad, Billerud, samt hamndirektör Jüri Selling, Karlshamn. Foto: Ingvar Yxell.

Götaverken vann skiljedom

Domen i skiljeförfarandet mellan Götaverken och rederiet Diamantis Lemos gick helt i Götaverkens favör. Detta innebär att rederiet förpliktats att ta leverans av de två fartyg som byggts vid Öresundsvarvet och som hittills legat upplagda i Holmestrand i Oslofjorden. Rederiet skall också fullgöra alla sina skyldigheter enligt kontrakten, och har ålagts att betala samtliga rättegångskostnader. Skiljenämndens ledamöter, som utsetts av de tvistande parterna, var helt eniga i sitt utslag.

De två fartyg det gäller är Öresundsvarvets nybyggnader 251 och 250, obofartyg på 124.350 ton d.w., som båda sjösattes i slutet av 1975. I början av 1976 vägrade beställaren att ta leverans av fartygen, med skälet att de inte uppfyllde god svensk skeppsbyggnadsstandard, vilket är föreskrivet i kontrakten.

Ett systerfartyg, Angelic Star, som beställaren tagit emot, har Götaverken låtit kvarhålla i Hamburg, eftersom rederiet inte fullgjort sina kontraktsenliga betalningar.

Timmermän på svetskurs



Fr.v. Olav Malmgren, Einar Bjursell och Raimo Rissanen.

Tre av Salénrederiernas ordinarie timmermän har varit på en veckas snabbutbildning i svetsning på Öresundsvarvet. De tre är Raimo Rissanen, Einar Bjursell och Olav Malmgren, som efter den här utbildningen och fortsatt praktik ombord skall kunna avlasta de ordinarie reparatörerna ombord en del jobb. Alla tre är överens om att utbildningen varit lärorik och bra men även att tiden varit för knapp tilltagen — ett par, tre veckor hade varit lagom.

Utbildningschefen på Öresundsvarvet, Karl Gustafsson, tycker utbildningen gått fint och hälsar nya omgångar av timmermän från Salénrederierna välkomna.

Unikt sjöfartsmöte i Stockholm



Bilden ställd till Salén-Nyts förfogande av tidn. Sjömannen.

Den 21 januari var en för den svenska sjöfartsnäringen ovanlig sammankomst arrangerad i Stockholm. Då samlades på Sjöfartens hus företrädare för Redareföreningen och de tre fackförbunden Sjöfartsverket, Befraktarrådet samt ett 50-tal ledande tidningsmän från landets mest inflytelserika tidningar till en 4 timmar lång "hearing" om den svenska sjöfartens framtid. Hearingen leddes av Herbert Söderström och Gustaf Olivecrona och var arrangerad av Redareföreningens informationskommitté.

Utflaggningsfrågorna

Redareföreningens VD, Nils Grenander, förklarade på direkt fråga att de flesta fartygen även i fortsättningen skall segla under svensk flagg. På fråga exakt vilka fartyg som Redareföreningen vill utlandsetablera svarade Sture Ödner att det var äldre, ospecialiserat och mindre tonnage. Han sade även att det är endast i undantagsfall som fartyg under 50.000 ton kan drivas under svensk flagg. Han nämnde att en 20.000—30.000-tonnare idag kostar 3,5 miljoner mer att driva under svensk flagg än under liberiansk.

Arbetslöshet

Gustaf Klang, vice ordförande i Svenska Sjöfolksförbundet, hävdade att vi nu har den största arbetslösheten bland sjöfolk sedan 30-talet, nästan 10 %. Per Bjurström, Redareföreningens, meddelade dock att hälften av de som är uppsatta på sjömansförmedlingarna aldrig har seglat till sjöss förut — det rör sig alltså om nybörjare och knappast om sjöfolk i egentlig mening. Chefredaktör Sven-Erik Larsson, Dagens Nyheter, ansåg, att eftersom vi har en tredjedel utlänningar ombord i den svenska handelsflottan, så borde väl rimligen en utflaggning av en tredjedel av handelsflottan medföra att resterande två tredjedelar under svensk flagg kan bemannas med svenskar utan att antalet svenska sjömän under svenskt flagg reduceras.

Förbunden

Gustaf Klang förklarade att vid utlandsetablering blir sjömännen helt utlämnade åt redarna och kan inte få stöd från det svenska förbundet. Fartygsbefälsföreningens Glenn Lundström betonade att han hellre ser att hans sociala förmåner garanteras av Sveriges Riksdag än av rederierna.

"Flaggstaternas lagar gäller och visserligen kan man försäkringsvägen ordna med ett socialpaket som är tillfredsställande" sade Karl Rude, VD i Fartygsbefälsföreningen, "men vi kan inte organisera folket och därför inte garantera att rederierna alltid följer det de utlovat". Rude svarade på direkt fråga om han föredrog att en tredjedel av handelsflottan etablerades med svenskt ägande i utlandet eller såldes till utlänningar så här: "Sälj fartygen. Tills vi får mer fakta på bordet kan vi inte godkänna utflaggning".

Begränsad utlandsetablering

Maskinbefälsförbundets verkställande direktör Folke Havik pressades ganska hårt av de båda förhållsledarna och medgav att "vi kan tänka oss utlandsexpansion, men då krävs en effektiv kontrollorganisation. Ren utflaggning kan vi dock inte godkänna. Vi är negativt inställda till registrering under bekvämlighetsflagg — men vi har dörren på glänt. Vi tycker att sjöfart under bekvämlighetsflagg utgör osund konkurrens".

Generaldirektör Lennart Johansson vid Sjöfartsverket sade att "viss utflaggning är nödvändig — vi måste hitta den sammanvägda lösningen som är den bästa för samhället".

Även Befraktarrådet — dvs avlastarna — anser utflaggning nödvändig. Rådets verkställande direktör Erik Olsson sade att "vi anser utflaggning av svenska fartyg nödvändigt".

Sociala förmåner

Sjöfolksförbundets Per Wahlström hävdade att de lönevillkor som erbjuds

under bekvämlighetsflagg var OK men att det sociala skyddet var helt otillräckligt.

På detta svarade Redareföreningens Nils Grenander att svenska rederier har paketlösningar färdiga, där man erbjuder samma eller betydligt större nettolöner (beroende på skattebefrielser) än under svensk flagg. Därtill har man socialfrågorna lösta så att dessa skall vara väsentligen desamma som i Sverige. Här ingår alltså rättigheter och förmåner som ATP, avlösningssystem, sjukförsäkring, arbetstrygghet etc. Rederianställd personal får samma rätt som personal i svenskflaggade fartyg att, när de tröttnat i ett rederis utlandsfartyg, få anställning i ett svenskflaggat fartyg och därvid tillgodoräkna sig i befordringhänseende, lönesättning etc den tjänstetid man tillbringat i rederiets utlandsfartyg.

Här inflikade Sture Ödner, att de tankfartyg, som koncernen har under saudiarabisk flagg, är mest attraktiva bland befälet.

Håkan Gezelius i Broströms Rederi AB tillade att i rederiets lilla kryssningsfartyg Lindblad Explorer, som är Panama-registrerat, är hälften av besättningen svenskar. Ett betydande antal svenskar står i kö för att få en chans att mönstra ombord i detta fartyg.

Sture Ödner poängterade att en av anledningarna till att man önskar välja bekvämlighetsflagg, framför exempelvis engelsk registrering eller registrering i annat sjöfartsland, är att bekvämlighetsländernas lagar inte hindrar att rederiets överskott överförs till Sverige. Sådana kapitalöverföringar till Sverige är annars förbjudna, eller så gott som förbjudna, i många länder.

De krav Bankofullmäktige uppställt för överföring av svenskt tonnage till svenskt rederi i utlandet är att inga vinstmedel fonderas i det utländska bolaget, att det utländska bolaget ej självt får förfoga över den kommande försäljningssumman och att överlåtelse

av fartyget eller bolaget till annan utländsk ägare ej får ske utan Riksbankens tillstånd. Dessutom skall Riksbanken kontinuerligt granska det utländska bolagets vinst- och förlusträkningar. Dessa krav kan uppställas om bolaget och fartyget finns i bekvämlighetsland — i övriga länder uppstår svårigheter, stora svårigheter eller är helt omöjliga att uppfylla. Redareföreningens ordförande tog alltså bestämt avstånd från påståendet att utlandsetablering av svensk sjöfart skulle innebära en kapitalflykt — tvärt om.

Gustaf Klang förklarade: "oavsett de motiv som kan ligga bakom redarnas begäran om utflaggning vill vi på Sjöfolksförbundet ej tillåta sådan utflaggning innan en ny branschutredning lagts på bordet".

Branschutredning — ett krav

Kraven på branschutredning var många men varierade något i utformningen.

Redareföreningen förklarade att man gärna vill ha en sådan utredning men på villkor att en sådan inte försenar att effektiva åtgärder för att stödja sjöfarten insätts omgående.

Sjöfolksförbundet svarade obetingat ja till en branschutredning.

Maskinbefälsförbundet förklarade att man önskade en branschutredning därför att "vi behöver lära oss sjöfartens siffror och få ett gott grepp om svensk sjöfarts ekonomiska bakgrund".

Sjöfartsverket deklarerade att en branschutredning är bra sett i det långa perspektivet då en sådan ger en god grund för framtida beslut.

Konventionstolkningar

Sjöfartsverket fick hård kritik för sina tolkningar av internationella mättningsregler, konventioner etc och för den långsamhet med vilken man agerar i sådana här sammanhang.

Det har inträffat att man måst bygga särskilda däckshus och bostadsinredningar för svenska fartyg, som ingått i en lång serie vid norskt varv. Detta medför fördyringar. Det har faktiskt inträffat att japanska varv under högkonjunkturer vägrat ta svenska beställningar, oavsett pris, då de speciella svenska inredningarna stör arbetsrytmen vid varvet.

Om ett fartyg från början konstrueras efter svenska bestämmelser blir fördyringen 5—7 % för mindre fartyg och någon procent för de största fartygen. Vid överföring av ett utländskt fartyg till svensk flagg, vare sig detta är nybyggt eller har några år på nacken, blir fördyringen avsevärt större.

Det finns ett aktuellt fall med en 30.000 tons produkttanker, som byggts i Sverige för engelsk flagg, och som i



Bland tidningsmännen märktes fr.v. Curt Ågren, Svensk-Internationella Pressbyrå, Börje Hammargren, Nautisk Tidskrift, Gunnar Fredriksson, Aftonbladet och Yngve Gyllin, Sjömannen.

nybyggt skick skulle dra en merkostnad av 10 miljoner kronor för att bygga om efter svenska regler.

Sjöfartsverkets chef Lennart Johansson svarade på kritiken, att visserligen bör man samordna åtminstone de skandinaviska bestämmelserna, men man har vissa reservationer. Han förklarade att den nationella anpassningen av reglerna måste gå längst i Sverige, eftersom vi hunnit längst.

Lennart Kihlberg i Kihlberg-konferensen förklarade att han låter bygga ett par 3.000-tonnare vid varv i Norge. Dessa fartyg ingår i en lång serie, som byggs efter internationella normer. Han hade fått en specificerad lista från det norska varvet över de merkostnader, som de svenska särbestämmelserna medför, och räkningen slutar på 1,3 miljoner kronor per fartyg plus 70 tons minskad lastförmåga.

Övriga frågor

Chefredaktör Gunnar Fredriksson, Aftonbladet, kritiserade rederinäringen för att den i sin opinionsbildning ensidigt koncentrerade sig vid utflaggningsproblematiken. "De andra aktuella stödåtgärderna kan man ju stödja till 100 procent, exempelvis kreditgarantier, lån, sänkt sjömansskatt, någon form av bättre konjunkturutjämning, en harmonisering av Sjöfartsverkets tolkningar av internationella regler etc".

På detta svarade Sture Ödner att han var tacksam för opinionens fulla stöd för de olika arrangemang som bör vidtagas omedelbart för att klara sjöfartsnäringen.

"Har inte rederinäringen samlat pengar i ladorna under den senaste goda sjöfartskonjunkturen", frågade förhørsledaren Gustaf Olivecrona.

På detta svarade Nils Grenander, att det hade man visst gjort annars hade

rederinäringen varit verkligt illa ute för länge sedan. Sture Ödner kompletterade med att säga att för Salénkoncernens del så "tjänade vi kollossalt mycket pengar under senaste boomen och för dessa pengar köpte vi snabbt omsättningsbara aktier plus sju stycken 350.000-tonnare till ett pris av mellan 250—300 miljoner kronor per styck. Aktierna säljs för att finansiera verksamheten nu under lågkonjunkturen".

Chefredaktör Jigenius, Göteborgs-Tidningen, ville veta om rederinäringen gått med på löneavtal man inte orkat bära. Sture Ödner svarade, att när avtalen träffades 1974 var det så goda konjunkturer att man till varje pris måste hålla fartygen igång just då.

Göran Albinsson, Svenska Dagbladet, framkastade idén att sjöfolk skulle få flyga helt gratis med SAS: "SAS har ungefär 50 % beläggning och är ett skandinaviskt flygbolag. Det skulle inte kosta SAS ett öre att fylla upp de tomma platserna med skandinaviskt sjöfolk — varför då inte låta skandinaviskt sjöfolk åka helt gratis med SAS".

Många försäljningar

Folke Havik i Maskinbefälsförbundet deklarerade: Vi kritiserar regeringen för att denna ännu inte givit rederinäringen kreditgarantier.

Sture Ödner sade att 77 svenska fartyg såldes till utlandet under förra året. Nettominskningen under 1976 var 51 fartyg med ett tonnage motsvarande 9 % av handelsflottan. Man förutser en ännu större minskning av handelsflottan under 1977.

Ödner fortsatte: "Inom Salénrederierna räknar vi med en förlust under innevarande år med 70 miljoner kronor.



Siwertell säljer bra

Om vi haft en tredjedel av våra svenskflaggade fartyg utlandsregistrerade, hade vi gått plus-minus-noll. Om hela flottan hade varit liberiaregistrerad skulle vi i år sannolikt redovisa en vinst på 110 miljoner kronor.

För att vi inom svensk rederinäring skall kunna få vårt konkurrensläge förbättrat krävs att svenska staten ger näringen kreditgarantier så att vi kan gå ut på den internationella marknaden och låna 700 miljoner kronor. Dessa pengar är nödvändiga för att vi inte skall tvingas sälja svenska fartyg till realisationspriser, för att klara likviditeten och för att ge svenska rederier möjlighet att beställa nya, bättre fartyg till dagens bottenpriser och för morgondagens sjöfart. Vi önskar vidare att hälften av de bortåt 50 miljoner kronor, som rederierna betalar för sjöfolkets hemresor, fortsättningsvis betalas av staten. Vi behöver tillsammans med de ombordanställdas organisationer resonera fram nya, och för alla parter bättre lämpade, praktiska och ekonomiskt riktiga, bemanningsregler. Vi accepterar gärna en branschutredning, men denna får inte på något sätt hindra att nödvändiga åtgärder vidtas snarast möjligt".

Sammanfattning

Sammanfattningsvis gav den 4 timmar långa utfrågningen följande helhetsintryck:

1) Rederierna önskar tre års moratorium från fackföreningarnas sida för att inte försvagas och likviditetsmässigt sugas ut fullständigt under den tid samhället behöver för att hinna ta ställning till om vi skall ha en svensk sjöfart eller inte.

2) Rederinäringen ser en viss utlands-etablering, med exempelvis en tredjedel av fartygen, som nödvändigt för att kunna upprätthålla en effektiv sjöfarts-verksamhet även under svensk flagg. Man förutser inte i dag att detta skall medföra minskad efterfrågan på svenskt sjöfolk.

3) De ombordanställdas organisationer har släppt sin tidigare absoluta vägran att acceptera utflaggning och har öppnat dörren på glänt — även om säkerhetskedjan fortfarande sitter på.

Th R

AB Siwertell levererade sin första kompletta åkbara shipunloader i mitten av 1975. Leveransen gick till Rinker Corp., Port Canaveral, Florida, och utrustningen användes för lossning av cement. Sedan dess har ytterligare tre kompletta anläggningar levererats från företaget, varav en finns i Halmstad och användes för lossning av råvaror till Pilkingtons glasbruk. Nummer 3 finns i Fredericia, Danmark och lossar råfosfat, apatit, kalisalt mm. För närvarande pågår montagearbete i Gent, Belgien, på den senast levererade fartygsslossaren och den beräknas vara i drift under februari. Den skall användas för lossning av spannmål, soyaderivat mm.

Två enheter till Saudi-Arabien

Siwertell har ineliggande order för ytterligare 3 kompletta fartygsslossare, som skall levereras under 1977. Två av dessa går till Saudi-Arabien och är avsedda för lossning av cement. För den ena av dessa anläggningar ingår även bandtransportörer och vertikala och

horisontella skruvtransportörer för distribution av cementen till en siloanläggning. Den senast erhållna ordern avser en anläggning till Landskrona hamn avsedd för samma typ av material som hanteras i Fredericia.

Helt dammfri lossning

Siwertell-systemet är baserat på lossning med skruvtransportörer och kan användas för olika typer av bulkmaterial. För den vertikala transporten ingår en patenterad inmatningsanordning som gör det möjligt att öka kapaciteten på ett sådant sätt att vertikal transport med skruvtransportörer blir mycket konkurrenskraftig i jämförelse med andra system. En annan stor fördel med Siwertell-systemet är att lossningen är helt dammfri.

Anläggningen i Port Canaveral har en kapacitet av 600 ton lossad cement i timman medan den i Halmstad är avsedd att betjäna fartyg om upp till 3.000 ton med en kapacitet av 200—250 ton i timman.



Siwertell ägs till 50 % av Salén & Wicander-koncernen.

Sven Salén AB jubilerar

Sven Salén AB — eller SSAB som företaget kallas i dagligt tal — firade nyligen sin 50-åriga tillvaro med festligheter i Stockholm. Till dessa hade shippingfolk från praktiskt taget hela världen samlats för att dels fira den pigga 50-åringen och dels ta tillfället i akt att träffa branschfolk från många sjöfartsländer och företag. Där sågs exempelvis redare, mäklare, bank- och försäkringsfolk från USA, Japan, Hong Kong, England, Italien och från de skandinaviska länderna.

För de allra flesta av gästerna är SSAB ett sedan gammalt välkänt namn. Under de fem decennier som gått sedan SSAB startades av skeppsredare Sven Salén har företaget utvecklats till ett internationellt välkänt mäklariföretag med omfattande kontakter med de flesta etablerade företag inom shippingbranschen. Idag är SSAB störst på sitt område i Sverige och Finland — däremot har sjöfartslandet Norge ett

par mäklarer med en mer omfattande verksamhet.

SSAB har tre verksamhetstyper: köp och försäljning av fartyg, tankmäklari samt klareringsverksamhet i Stockholm och Göteborg.

Köp och försäljningsverksamheten utgöres till 50 % av affärer man som ensammäklare gör för Saléns, dvs förmedling av nybyggnadskontrakt samt köp- och försäljning av begagnade fartyg. Som exempel på sådana affärer kan nämnas kontraktet på Tor Britannia och Tor Scandinavia. Den senast gjorda affären för Saléns var beställningen av flisfartyget vid Mitsubishi i Japan. Den andra hälften av köp och försäljningsverksamheten utgöres av s k "competitive shipbroking", dvs man gör samma tjänster som ovan beskrivits för olika varv och rederier på internationell basis och i konkurrens med andra mäklare jorden runt. Ett sådant exempel är den välbekanta Polen/

England-affären, som beskrivs på sidan 12.

SSAB:s tankmäklari bedriver uteslutande "competitive", verksamhet, vilket innebär att man inte fraktar några av Saléns egna fartyg utan enbart sådana som ägs eller drivs av andra redare. Tankmäklariets kunder är i första hand svenska redare och befraktare. I särskild klass störst bland kunderna är Scandinavian Trading, som ingår i Beijerkoncernen.

Den tredje av SSAB:s verksamheter är *klareringsrörelsen* i Stockholm och Göteborg. Det var fö i Göteborg som Sven Salén först började med mäklari på 20-talet. Den gången var det mest fråga om klarering av bananbåtar. Idag tar man hand om cirka 500 fartyg årligen, inte enbart Saléns utan även för många andra svenska och utländska redare.



Timecharter? C.B. Wilson från den kända mäklarfirmen E.A. Gibson i London (t.h.) samtalar med George Wagner från lika välkända Ch. R. Weber Co i New York (i mitten) och Ingvar Lilja, chef för Salénrederiernas tankdivision.



Två av gästerna från Fjärran Östern.



Christian Gleisner från Scandinavian Trading.



Lars Brodin från Brodin Shipping AB med maka.



Från höger ses Johan Klemming från Sobelnord SA, Brüssel, Peter Prebensen från Galbraith Wrightson, London, Ulf Blencke från SSAB samt med ryggen mot kameran Steinar Stubrud från SSAB.

Siwertell säljer bra

Om vi haft en tredjedel av våra svenskflaggade fartyg utlandsregistrerade, hade vi gått plus-minus-noll. Om hela flottan hade varit liberiaregistrerad skulle vi i år sannolikt redovisa en vinst på 110 miljoner kronor.

För att vi inom svensk rederinäring skall kunna få vårt konkurrensläge förbättrat krävs att svenska staten ger näringen kreditgarantier så att vi kan gå ut på den internationella marknaden och låna 700 miljoner kronor. Dessa pengar är nödvändiga för att vi inte skall tvingas sälja svenska fartyg till realisationspriser, för att klara likviditeten och för att ge svenska rederier möjlighet att beställa nya, bättre fartyg till dagens bottenpriser och för morgondagens sjöfart. Vi önskar vidare att hälften av de bortåt 50 miljoner kronor, som rederierna betalar för sjöfolkets hemresor, fortsättningsvis betalas av staten. Vi behöver tillsammans med de ombordanställdas organisationer resonera fram nya, och för alla parter bättre lämpade, praktiska och ekonomiskt riktiga, bemanningsregler. Vi accepterar gärna en branschutredning, men denna får inte på något sätt hindra att nödvändiga åtgärder vidtas snarast möjligt”.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis gav den 4 timmar långa utfrågningen följande helhetsintryck:

1) Rederierna önskar tre års moratorium från fackföreningarnas sida för att inte försvagas och likviditetsmässigt sugas ut fullständigt under den tid samhället behöver för att hinna ta ställning till om vi skall ha en svensk sjöfart eller inte.

2) Rederinäringen ser en viss utlands-etablering, med exempelvis en tredjedel av fartygen, som nödvändigt för att kunna upprätthålla en effektiv sjöfarts-verksamhet även under svensk flagg. Man förutser inte i dag att detta skall medföra minskad efterfrågan på svenskt sjöfolk.

3) De ombordanställdas organisationer har släppt sin tidigare absoluta vägran att acceptera utflaggning och har öppnat dörren på glänt — även om säkerhetskedjan fortfarande sitter på.

Th R

AB Siwertell levererade sin första kompletta åkbara shipunloader i mitten av 1975. Leveransen gick till Rinker Corp., Port Canaveral, Florida, och utrustningen användes för lossning av cement. Sedan dess har ytterligare tre kompletta anläggningar levererats från företaget, varav en finns i Halmstad och användes för lossning av råvaror till Pilkingtons glasbruk. Nummer 3 finns i Fredericia, Danmark och lossar råfosfat, apatit, kalisalt m.m. För närvarande pågår montagearbete i Gent, Belgien, på den senast levererade fartygsslossaren och den beräknas vara i drift under februari. Den skall användas för lossning av spannmål, soyaderivat m.m.

Två enheter till Saudi-Arabien

Siwertell har ineliggande order för ytterligare 3 kompletta fartygsslossare, som skall levereras under 1977. Två av dessa går till Saudi-Arabien och är avsedda för lossning av cement. För den ena av dessa anläggningar ingår även bandtransportörer och vertikala och

horisontella skruvtransportörer för distribution av cementen till en siloanläggning. Den senast erhållna ordern avser en anläggning till Landskrona hamn avsedd för samma typ av material som hanteras i Fredericia.

Helt dammfri lossning

Siwertell-systemet är baserat på lossning med skruvtransportörer och kan användas för olika typer av bulkmaterial. För den vertikala transporten ingår en patenterad inmatningsanordning som gör det möjligt att öka kapaciteten på ett sådant sätt att vertikal transport med skruvtransportörer blir mycket konkurrenskraftig i jämförelse med andra system. En annan stor fördel med Siwertell-systemet är att lossningen är helt dammfri.

Anläggningen i Port Canaveral har en kapacitet av 600 ton lossad cement i timman medan den i Halmstad är avsedd att betjäna fartyg om upp till 3.000 ton med en kapacitet av 200—250 ton i timman.



Siwertell ägs till 50 % av Salén & Wicander-koncernen.

Sven Salén AB jubilerar

Sven Salén AB — eller SSAB som företaget kallas i dagligt tal — firade nyligen sin 50-åriga tillvaro med festligheter i Stockholm. Till dessa hade shippingfolk från praktiskt taget hela världen samlats för att dels fira den pigga 50-åringen och dels ta tillfället i akt att träffa branschfolk från många sjöfartsländer och företag. Där sågs exempelvis redare, mäklare, bank- och försäkringsfolk från USA, Japan, Hong Kong, England, Italien och från de skandinaviska länderna.

För de allra flesta av gästerna är SSAB ett sedan gammalt välkänt namn. Under de fem decennier som gått sedan SSAB startades av skeppsredare Sven Salén har företaget utvecklats till ett internationellt välkänt mäklariföretag med omfattande kontakter med de flesta etablerade företag inom shippingbranschen. Idag är SSAB störst på sitt område i Sverige och Finland — däremot har sjöfartslandet Norge ett

par mäklarer med en mer omfattande verksamhet.

SSAB har tre verksamhetstyper: köp och försäljning av fartyg, tankmäklari samt klareringsverksamhet i Stockholm och Göteborg.

Köp och försäljningsverksamheten utgöres till 50 % av affärer man som ensammäklare gör för Saléns, dvs förmedling av nybyggnadskontrakt samt köp- och försäljning av begagnade fartyg. Som exempel på sådana affärer kan nämnas kontraktet på Tor Britannia och Tor Scandinavia. Den senast gjorda affären för Saléns var beställningen av flisfartyget vid Mitsubishi i Japan. Den andra hälften av köp och försäljningsverksamheten utgöres av s k "competitive shipbroking", dvs man gör samma tjänster som ovan beskrivits för olika varv och rederier på internationell basis och i konkurrens med andra mäklare jorden runt. Ett sådant exempel är den välbekanta Polen/

England-affären, som beskrivs på sidan 12.

SSAB:s tankmäklari bedriver uteslutande "competitive", verksamhet, vilket innebär att man inte fraktar några av Saléns egna fartyg utan enbart sådana som ägs eller drivs av andra redare. Tankmäklariets kunder är i första hand svenska redare och befraktare. I särskild klass störst bland kunderna är Scandinavian Trading, som ingår i Beijerkoncernen.

Den tredje av SSAB:s verksamheter är *klareringsrörelsen* i Stockholm och Göteborg. Det var fö i Göteborg som Sven Salén först började med mäklari på 20-talet. Den gången var det mest fråga om klarering av bananbåtar. Idag tar man hand om cirka 500 fartyg årligen, inte enbart Saléns utan även för många andra svenska och utländska redare.



Timecharter? C.B. Wilson från den kända mäklarfirmen E.A. Gibson i London (t.h.) samtalar med George Wagner från lika välkända Ch. R. Weber Co i New York (i mitten) och Ingvar Lilja, chef för Salénrederiernas tankdivision.



Två av gästerna från Fjärran Östern.



Christian Gleisner från Scandinavian Trading.



Lars Brodin från Brodin Shipping AB med maka.



Från höger ses Johan Klemming från Sobelnord SA, Brüssel, Peter Prebensen från Galbraith Wrightson, London, Ulf Blencke från SSAB samt med ryggen mot kameran Steinar Stubbsrud från SSAB.

SFBF-klubb på Salénrederierna

Den 1 november 1976 bildades SFBF-klubben Salén (Sveriges Fartygsbefälsförening = SFBF) och den 3 november konstituerades följande styrelse:

Björn Bernefjell, ordförande, Einar Westerby, vice ordförande, Helene Varenius, sekreterare, Anders Roos, Stig Elenius och Torbjörn Svensson. Till suppleanter valdes Magnus Sjöquist, Gunnar Roos, Alex. von Jungmeister, Leif Sjöblom och Staffan Svensson. Klubbordföranden sköter sysselsättningen på heltid inom rederiet.



Björn Bernefjell

Följande styrelserepresentanter är genom lottning valda på ett år: Einar Westerby, Stig Elenius, Magnus Sjöquist, Gunnar Roos och Leif Sjöblom. Övriga är valda på två år.

För att få en fungerande styrelse har det ur ekonomisk synvinkel ansetts lämpligt att ledamöterna bor inom

Stockholmsregionen och detta har naturligtvis begränsat valmöjligheten. För att styrelsen skall spegla föreningens struktur vad avser olika yrkeskategorier beslöt klubbstyrelsen att till protokollet anteckna att man vill hålla ett par platser öppna för att ge möjlighet till bättre representation. Antalet styrelseledamöter fastställs slutgiltigt vid årsmötet 1977.

Klubbstyrelsen beslöt också att eftersom inget direkt valförfarande kunnat tillämpas då antalet villiga kandidater endast räckte till att formera en styrelse — skulle samtliga styrelsemedlemmar undantaget ordföranden ställa sina platser till förfogande vid årsmötet 1977 i händelse av att flertalet medlemmar i rederiet skriftligen förklarat att man saknade förtroende för nuvarande styrelse.

Enligt ett handlingsprogram som senare kommer att presenteras, kommer klubben bl a att ta upp personalpolitiska frågor. Vidare frågor om arbetsmiljö, utbildning osv.

Björn Bernefjell kan nås per telefon 08/22 68 80 ank 583 vardagar 08.45—16.30, eller under adress SFBF-klubben Salén, PO Box 14018, 104 40 Stockholm.

SFBF-klubben Salén håller sitt första årsmöte stadgeenligt på två platser, nämligen i Stockholm den 28 februari 1977 kl. 15.00 på SFBF:s kansli, Skeppsbron 32, samt i Göteborg den 1 mars 1977 kl. 15.00 på Rosenhill.

Sven Salén AB förmedlade order på 910 milj. kr.

Sven Salén AB (SSAB), Stockholm, har förmedlat en stororder från Polen till brittiska varv. Saléns uppläggning av affären har stadfäst genom överenskommelse mellan de polska och brittiska regeringarna.

I dagens läge planeras de polska beställningarna gälla tio bulkfartyg om vardera 4.400 ton d.w., sex bulkfartyg om vardera 16.000 ton d.w. samt sex bulkfartyg om vardera 35.000 ton d.w. Vissa förändringar kan komma att göras. Det rör sig alltså om 22 bulkfartyg till ett värde av £130 milj. (910 milj. kr).

I uppgörelsen ingår att ett polskt/brittiskt företag etableras på 50/50-basis i Szczecin med Polish Steamship Co som polsk delägare. Fartygen hyrs av det gemensamma bolaget ut på bareboatbasis till Polish Steamship Co.

Saléns har arbetat på den polska marknaden i flera år och skapat sig ett gott namn där. Under planeringen för det projekt, som till sist tillgodos göres den brittiska varvsindustrin, har Saléns bl a sonderat den norska och den grekiska varvsmarknaden. Norska staten har stoppat affären under hänvisning till OECD-reglerna, men enligt andra uppgifter har norska varv helt enkelt inte kunnat hänga med i priskonkurrensen när de brittiska varven lagt sina bud. Även Götaverken tillfrågades.

Stort intresse för årets konstlotteri

Intresset är stort även för årets konstlotteri. Till alla som ännu inte anmält sig, kommer här en sista påminnelse. Senast den 31 mars skall anmälan vara inne. Rätt att delta har alla ombord- och landanställda inom Salénrederierna, Saléninvest, Salénia och SSAB samt givetvis alla pensionärer. Avgiften är 25 kronor. Personaltiftelsen bidrar med ytterligare 25 kronor, varför konst kan inköpas för totalt 50 kronor per anmäld deltagare.

Betalning av anmälningsavgiften sker på följande sätt: Om du har banklönekonto, dras avgiften på aprillönen. Ombordanställda och de som inte har banklönekonto ombedes sätta in avgiften på postgiro 85 54 43-8, Kulturföreningen vid Salénrederierna. Inbetalning gäller som deltagarbevis. Good luck!

Gösta Ekeström
Saléninvest AB
Box 14018
104 40 Stockholm

☐ Jag anmäler mig till konstlotteriet.

Namn:

Adress:

25 kr inbetalas ☐ per postgiro ☐ via banklönekonto

Fraktmarknaden

Kyl

Vi kan med glädje konstatera att aktiviteten på kylmarknaden fortsätter och december månad 1976 visade sig leva upp till våra förväntningar.

Spotmarknaden under januari månad har varit mycket aktiv och full sysselsättning med tillfredsställande resultat har kunnat hållas på den flotta vi driver.

De högsäsongskontrakt som avslutats kommer att ge ett bra resultat. Argentina har ännu ej tillförsäkrat sig tonnage för äppelexporten till Europa, varför en ytterligare förstärkning av marknaden bör kunna ske. Vi kan dock konstatera att Nya Zeeland, Västaustralien och Sydafrika har drabbats av hagelstormar som kan resultera i en volymminskning av frukt från dessa områden. Detta bör dock kompenseras av Argentinas tonnagebehov.

Det har rapporterats att ryssarna köpt relativt stora köttkvantiteter från EG för skeppning under första halvåret, vilket ytterligare stärker marknaden.

Tank

De stora lastuttagen som gjordes inför årsskiftets prishöjning samt den sedvanliga inaktiviteten i samband med jul- och nyårshelgerna har resulterat i att frakterna generellt sjunkit med omkring 10 worldscale-poäng. Tillgången på prompt tonnage är påfallande stor, men fortsatt ökad oljekonsumtion bland annat som en följd av den kalla vintern i Europa och Amerika samt Saudi-Arabien's ökade produktion väntas skapa större efterfrågan och stabilare fraktnivå. Det upplagda tonnaget är fortfarande sammanlagt 30 milj. ton.

Persiska Viken

De senaste avsluten av tonnage i storleken 250.000 ton har fått WS 24,5/24,75 medan 120/130.000-tonnare erhållit WS 31/32 och 85/90.000-tonnare med partlast om ca 70.000 ton genom Suezkanalen fick WS 72,5/80.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Tillgången på laster från denna lastningssektor är mycket god och ett flertal avslut av 100.000-tonnare för lossning i U.S. Gulf och på amerikanska ostkusten har gjorts till WS 53,75/55.

En 80.000-tonnare fraktades från Medelhavet till nordeuropeiska hamnar till WS 60 och en 42.000-tonnare från Libyen till U.S. Gulf till WS 81,25.

Karibiska Havet

Sedan nyår har tillgången på tonnage

stigit och medfört något lägre fraktnivå. 30/40.000-tonnare har erhållit WS 75/90 och 50.000-tonnare har fått omkring WS 72,5. Den fortsatta kylan i Amerika har dock skapat större efterfrågan av prompt tonnage för olika eldningsoljor. Tonnage på ca 25/30.000 ton, som kunnat ta rena laster av gasoil, har därför kunnat erhålla frakter på omkring WS 185/200. En 26.000-tonnare fick WS 135 och 36.000 tonnare WS 120 för tyngre industriolja upp till amerikanska ostkusthamnar.

Periodmarknaden

Chevron har fraktat ett norskt turbintankfartyg på 350.000 ton d.w., 15,25 knop på 165 tons fuel, för 12 månaders timecharter med prompt leverans i arabisk hamn till 60 cents, vilket med ett bunkerpris på \$ 78.50 motsvarar WS 26. En produktbåt på 29.841 ton d.w. för 12 månaders timecharter med rena produkter och leverans i februari fick \$ 5.15 av Shell Houston.

Torrlast

Under perioden 15 december—15 januari kan man generellt påstå att marknaden har varit i det närmaste "död", vilket inneburit en ytterligare fraktförsämring.

Konjunkturen har i Europa, som bekant, ej förbättrats, varför lageruppbyggnaden för stålindustrin låter vänta på sig. En viss ökad import av "steaming coal" har dock skett på grund av den ovanligt kyliga vintern i Europa.

Förbättringarna som kan skönjas är således enbart av långsiktigt slag och vi tror fortfarande att sommaren 1977 för med sig en klart bättre inseglingnivå, även om, med tanke på våra höga dagkostnader, någon acceptabel räntabilitet ej kan ske förrän under 1978 och då på det moderna och effektiva tonnaget.

Spannmål Gulf/Ara för Panmax-tonnage betalar för närvarande US\$ 5.- (vid månadsskiftet nåddes bottenrekordet US\$ 4.-).

Handy-size bulkfartyg (25—30.000 ton) erhåller för närvarande ca US\$ 4.- för en transatlantic- eller Pacific-runda dvs ca US\$ 1.- lägre än under senhösten 1976 och nästan US\$ 2.- lägre jämfört med sommarmånaderna 1976.

Linjetrafiken är oförändrad men en viss ökad aktivitet kan skönjas för tonnage med "container fittings". Ro/ro-tonnage är fortfarande mycket populära även om tillskott från varv och konverteringar har dämpat optimismen något.

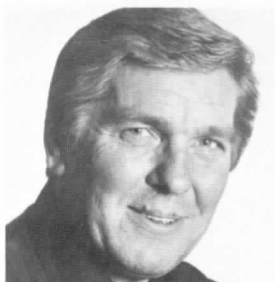
Dödsfall

Fru Anna Margareta Pettersson, Stockholm, avled den 10 januari i en ålder av 69 år. Hon var tidigare under ett 30-tal år anställd vid Salénrederierna fram till sin pensionering 1968.



Anna Pettersson

Sjöingenjör Boo Monié, Stora Rör, har avlidit i Monrovia, Liberia, i en ålder av 46 år. Han var sedan några år tillbaka anställd vid Salénrederierna och var i december mönstrad som 1:e maskinist på t/t Sea Swan. Fartyget var på resa från England till Persiska Viken, när Monié insjuknade. Han fördes iland på ön Ascension strax söder om Ekvatorn och därifrån med flyg till sjukhus i Monrovia, där han dock avled.



Boo Monié

Konsum fick back i MD

Konsum i Stockholm har i annons beskrivit Vivo och Favör som "två butikskedjor som idag behärras av redarkapitalet och söker sin bärgning på land". De två rederierna som avsågs var Saléns och Johnsons. Marknadsdomstolen har nu fastställt att påståendet att Vivo/Favör domineras av redarkapitalet måste betraktas som ett led i Konsums marknadsföring och Konsum har ålagts att vid vite av 100.000 kronor inte i fortsättningen använda dylika "nedsättande" och "ironiska" formuleringar i sin annonsering.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



I anslutning till Salénrederiernas 60-åriga verksamhet bad vi för ett par år sedan adjunkt Thomas Johannesson i Viken, en entusiastisk forskare i gamla fartyg, att sammanställa uppgifter om Salénrederiernas fartygs historia. Detta mödosamma arbete är nu slutfört på ett förtjänstfullt sätt och det har även granskats av sjökapten Sven Lantz, som under sina många år i rederiets tjänst blivit väl förtrogen med en stor del av dess fartyg.

Vi kommer nu att i kronologisk ordning i Salén-Nytt presentera Salén-fartygen alltifrån Robur och Ida, de två första små fartygen i skeppsredare Sven Saléns med tiden ganska stora flotta. Avsikten är att vi även skall återge en bild på vart och ett av fartygen. Tyvärr har alla våra forskningar efter bilder av Robur och Ida varit förgäves. Av samtliga efterföljande fartyg finns bilder, även om kvaliteten ibland skall visa sig vara mindre god.

Salén-Nytts läsare är välkomna med kompletterande uppgifter och korrigeringar beträffande de fartyg som beskrivs i detta och följande nummer.

Robur (1915–1916)

Lastmotorfartyg, byggt 1914 vid Löfholmsvarfvet, Stockholm.

Tonnage: 118 brt, 92 nrt, 202 tdw.

Reg.nr: 5695

Byggdes med namnet *Löfholmsvarfvet* för AB Erik Ohlssons Sågverk, Stockholm. Vid byggandet tillvaratogs man vissa delar av den gamla skonerten Albert av Brantevik, ty nu vid krigsutbrottet vara det ont om byggnadsvirke. 1915, såld till Sven Salén, Göteborg, omdöpt till *Robur*.

1916, såld efter haveri till Rederi AB Ljungan (J. Öberg), Stockholm.

1920, ändrad till pråm, redad av Stockholms Superfosfatfabr. AB, Stockholm.

1929, okt., insattes åter motor i skrovet och fartyget omdöptes till *Simon IX*.

1930, mars, såld till Simon Carlsson, Stockholm.

1940, april, överförd efter skeppsredare Carlssons död på Rederi AB Simson, Stockholm.

1943, maj, såld till Nya Murbruksfabrikens i Stockholm AB, Stockholm, och omdöpt till *Murbruket 18*.

1945, april, ändrad åter till pråm, varefter dess öden är okända.

Ida (1916–1918)

Motorskonert, byggt 1898 av J. van Dieken, Waterhuizen.

Tonnage: 127 brt, 98 nrt, 200 tdw.

Reg.nr: 5169

Byggdes med namnet *Rensina* för J. Albers, Groningen, Holland.

1909, såld till J. Ralff, Burg a/F, Tyskland, och omdöpt till *Matilde*.

1910, inköpt till Sverige av Rederi AB Unda (J.A. Waller), Göteborg, och omdöpt till *Ida*.

1912, aug., såld till partrederi G.A. Engberg, Örn.

1916, såld till skeppsredare Sven Salén, Göteborg, och registrerad på dennes Rederi AB Gothia.

1918, såld till Oscar Lindberg, Stockholm.

1920, feb., AB Fraktfart, Stockholm.

1920, mars, Per Olof Silfversköld, Malmö.

1921, aug., såld till Adolf Faxé, Malmö.

1923, nov., såld av Faxé & Co. AB i likvidation till J.J. Malmberg, Gefle.

1924, jan., såld till Johannes Andersson, Källandsö.

1927, mars, såld till Isidor Brundin, Stockholm.

1931, apr., fick fartyget sin siste ägare, Johan Gustaf Johansson, Stockholm.

Avgick den 4 december 1931 från Visby till Stockholm med fem mans besättning, men *Ida* nådde aldrig destinationsorten, utan förolyckades med man och allt i en rykande storm utanför Nynäshamn samma dag.

Transocean (1917–1918)

Fullriggare, byggd 1883 av R. Duncan & Co., Port Glasgow.

Tonnage: 1506 brt, 1430 nrt, 2250 tdw.

Reg.nr: 6139

Byggdes med namnet *Skelmorlie* för Skelmorlie Ship Co. (T.O. Hunter & Co), Greenock.

1894, såld till J. A.D. Bordes et Fils, Dunkerque, Frankrike, omdöpt till *Cerro Alegre*.

1915, försåld till J. Oelckers, Puerto Montt, Chile, varvid namnet ändrades till *Puerto Mont*.

1917, apr., inköptes fartyget till Sverige av skeppsredare Sven Salén och registrerades på Transocean Rederi AB, Göteborg. Namnet ändrades nu till *Transocean*. Skeppet övertogs i Port Townsend, Puget Sound, där det låg lastat med lumber för Antofagasta.

1918, såld till Rederi AB Othalia (H. Stenberg) Helsingborg.

1921, juli, såld till skeppsredare Carl Gustaf Carlström, Helsingborg. Tiderna för segelfartyg var nu mycket dystra och fullriggaren lades upp i Helsingborg.

1924, apr., såldes *Transocean* till Viken för nedskrotning. Sedan allt löst gods i fartyget tagits i land, liksom den löpande riggen, såldes skrovet i maj s.å. till Delfzijl, Holland, där skrovet skulle skäras sönder.



Fullriggaren Transocean.

Pålitliga Toyota till lands och sjöss

Toyota populär hos Saléns anställda

Fler och fler Salén-anställda kör Toyota. Bilarna kan inköpas till koncernpris och de är dokumenterat pålitliga och driftsekonomiska. Detta framgår av bl a ett brev som Toyota Autoimport AB fått från Lennart Sehlberg på Saléns tekniska avdelning.

Han skriver:

"Jag köpte en ny Toyota Corolla 20, årsmodell 1974, den 23 november 1973 av Wiklunds på Strandvägen. Den 17 januari 1977 bytte jag till mig en ny Toyota Corolla 30 Combi, årsmodell 1977.

Under denna användningstid har jag noga antecknat alla utgifter som begagnandet av Corollan medfört. Förutom rena driftskostnader (inklusive normal service) ingår skatt, försäkring, parkering och en del annat smått och gott. Detta har medfört, under dessa drygt 3 år och 5.300 mil, en genomsnittlig milkostnad av Kr 2:68!

Eftersom jag anser att milkostnaden för Corollan är mycket låg jämfört med andra fabrikat och jag dessutom i övrigt varit mycket nöjd med bilen, är det mig ett nöje att rekommendera TOYOTA".



1976 års SM för racerbåtar med 2-liters motorer vanns med en båt försedd med en Toyota Corona-Celica-motor. Efter en intressant och framgångsrik säsong med totalseger i två av de hårdaste tävlingarna kunde Toyota-lagets stjärnförare Jan Ruthman hämta sin guldmedalj. Här rusar Ruthman fram i ca 60 knop mot seger i säsongens sista tävling.

Toyota-registreringar Sveriges bilmarknad

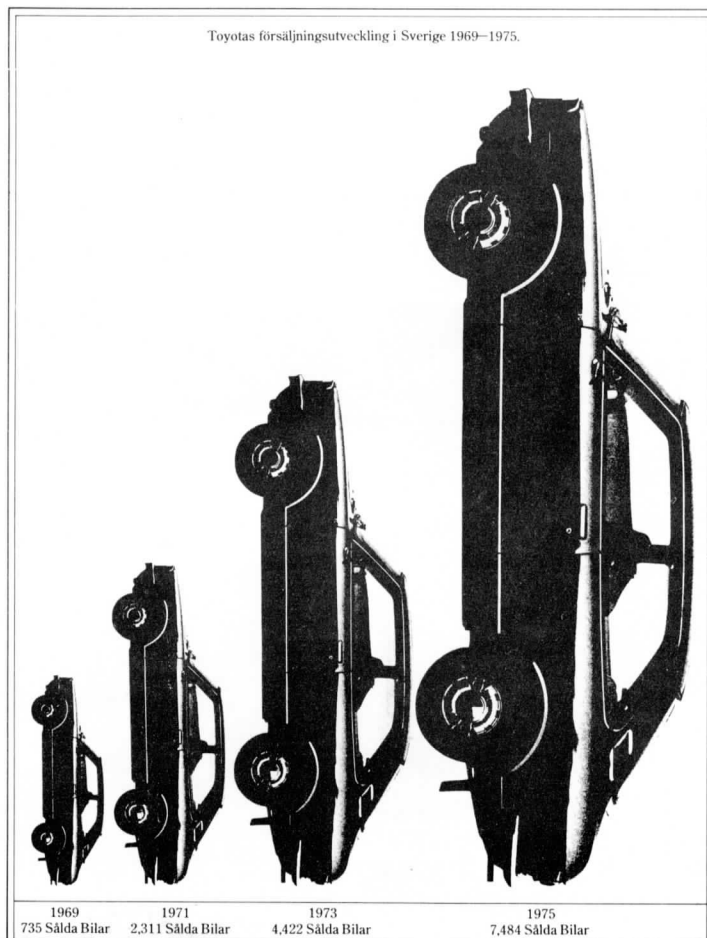
Toyota fortsatte även under 1976 sin stadiga ökning — ökningstakten sedan 1969 har varit i medeltal 45 % per år. Det registrerades under 1976 9.008 Toyota i Sverige, motsvarande en marknadsandel av 2,9 %. Toyota behåller därmed sin 1:a plats bland de japanska bilmärken, som säljs i Sverige. Totalt såldes 25.582 japanska bilar 1976 motsvarande en marknadsandel av 8,2 %.

Så här ser listan på de 20 största märkena ut.

1976 blev ett nytt rekordår för svensk bilmarknad med drygt 312.000 registreringar. Under 1974 registrerades 260.000 och under 1975 285.000 bilar. Alltså tre rekordår i rad. Senast vi såg så höga registreringssiffror var 1965 med 275.000 nya personbilar. Bidragande orsaker till årets rekord är givetvis prisstoppet samt ersättningsbehovet från 1965 års försäljning.

	1975	Andel	1976	Andel
	Antal	%	Antal	%
1. Volvo	58.139	20,4	75.425	24,1
2. Saab	44.250	15,5	39.520	12,6
3. Ford	25.330	8,9	31.894	10,2
4. Opel	24.355	8,5	30.174	9,6
5. VW	31.930	11,2	28.985	9,3
6. Mercedes	13.613	4,8	13.749	4,4
7. Fiat	14.051	4,9	13.436	4,3
8. Renault	8.186	2,9	9.412	3,0
9. TOYOTA	7.484	2,6	9.008	2,9
10. Simca	3.218	1,1	7.907	2,5
11. Mazda	6.071	2,1	7.644	2,4
12. Audi	8.188	2,9	7.107	2,3
13. Peugeot	7.379	2,6	6.527	2,1
14. BMW	5.930	2,1	5.525	1,8
15. Datsun	3.525	1,2	5.479	1,8
16. Citroen	4.515	1,6	4.026	1,3
17. Honda	1.557	0,5	3.451	1,1
18. BMC	2.656	0,9	2.368	0,8
19. Vaz	1.521	0,5	2.256	0,7
20. Alfa Romeo	2.429	0,9	2.159	0,7
21. Övriga	3.927	1,4	5.653	1,5
Totalt	285.328		312.880	

Toyotas försäljningsutveckling i Sverige 1969-1975.



Förmånspris för Salén-anställda på Toyota

Om du varit anställd minst sex månader inom Salénkoncernen, har du möjlighet att göra en bra bilaffär. Toyota Autoimport har nämligen ett speciellt förmånspris för koncernens personal — och det handlar om en rejäl prisreducering. Förmånserbjudandet gäller dock enbart vid köp av bil utan byte.

Bilarna kan du se hos närmaste återförsäljare. Gå in och presentera dig som Salén-anställd och be om en provtur!

Varvsbesök

Ingemar Norström, som vi känner från tidigare artiklar i Salén-Nytt – senast i nr 6/76 – skildrar här hur man som sjöman kan uppleva ett varvsbesök. Han talar inte om vilket varv det rör sig om, men det är heller inte av väsentlig betydelse: de flesta varvsbesök är ungefär likadana oavsett var i världen de äger rum.



Efter utlossningen väntar vi på den definitiva ordern att gå på varv. Vi vet att vårt fartyg är inprickat för varvsbesök enligt planen för det systematiserade tekniska underhållet. Men inom sjöfarten är ofta inget definitivt förrän den uppnådda situationen är oåterkalllig. I detta fall är det när vårt fartyg ligger i torrdocka.

När den definitiva ordern offentliggöres genom befälhavaren dröjer det inte lång stund förrän alla ombord nås av informationen.

De omedelbara frågorna bland besättningen gäller vilket varv som är aktuellt samt hur länge fartyget ska ligga där. I samma andetag ställs frågor om huruvida rederiet avser att skifta personal och i så fall vilka bland besättningen som kommer i fråga. De bland personalen, som inte i detalj är informerade om vilka stora arbeten som skall utföras, börjar genom utfrågning bilda sig en uppfattning om dessa kommande arbeten. Det intresserar ju de flesta ombord.

Till sist diskuteras man och man emellan gästlandet och varvsortens möjligheter till avkoppling. Inte bara positiva känslor underblåses. Av erfarenhet vet de flesta att ett varvsbesök innebär försakelser och kanske sänkt standard i miljön ombord. Trots allt så skiljer man ju på arbetstid och fritid och båda delarna kan bedömas på olika sätt beroende på egen målsättning.

Det är natt och mörkt när vi sakta styr in mot inloppet. Nattdimman är så tät att hamnens ansvariga inte tillåter att ta in fartyget till den hyrda dockan. Vi beordras att ankra på redde.

Morgonen kommer med en sol som vi inte ser än, men solvärmnen lättar dimman.

Med ljuset kommer också bogserbåtarna. Vår däckspersonal arbetar i samarbete med bryggans personal. Bryggan samarbetar med maskinpersonalen långt därnere i maskinrummet, inne i fartyget. Arbetsuppgifterna koordineras. Ekonomipersonalen är också redan verksam i "byssan".

Indockning

Sakta, sakta drar bogserbåtarna in vårt stora fartyg mot dockan. Strax utanför de öppna portarna till dockan släpper båtarna bogserlinorna. Vi har lagom fart och rätt fartriktning. Slacka linor ligger redan mellan fartygets och dockkajens pollare. När fartyget når precis in mot dockans ändvägg tajtar man förbindningarna. Fartyget flyter i dockan med hela sin undanträngda vattenmassa. Bassängen rymmer fartyget ganska precis. Varsamma fingrar på manöverknappar, händer på rattar och kompetens anas bakom varje beslut hos många beslutsfattare. Alla ser inte varandra, men genom kommunikationsmedel — tekniska och mänskliga — leder de många olika besluten till det resultat alla förväntar sig.

Likt en fälla stängs portarna till dockan. När de är låsta startas dockpumparna och bassängen börjar tömmas på allt vatten. Allteftersom vattennivån sjunker, följer fartyget med. Till sist känns en oregelbunden, landfast rörelse och fartyget ligger på kölblocken. Det är tajtat och kan inte kantra.

Vi tittar ner över relingen. Ner mot dockans botten och utefter fartygets sida. När landgången lagts ut går vi över denna ned på kajen och ser på vårt fartyg — en gigant. Några av oss tar sig ned till dockans botten och ser upp mot fartyget ovanför.

Man måste bara tänka: Hur kan man bygga så stora fartyg? Hur kan man segla med dom? Man gör reflexionen att många fler människor borde ges tillfälle att beskåda ett superfartyg i torrdocka.

Någon bland oss säger: det är ju teknik. Så märkvärdigt är det väl inte.

Men visst är det märkvärdigt. Det är mycket mer, mer än teknik.

Noga med fartygets underhåll

Varför måste ett fartyg gå till varv? Det förslits, är ett svar. För att minska förslitningen är man noga med fartygets underhåll. Systematiskt och spontant utföres reparationer till havs under drift eller under hamnbesök. Men dessa täcker inte in allt förebyggande underhåll. Blästring och målning av fartygets undersida kan ju bara göras i torrdocka. De stora enheterna i maskineriet måste ses över på varv och vitala delar utbytas. Många av de arbeten som är nödvändiga kräver större personalinsats än den som kan uppbibras ombord.

Många arbeten kräver lagbundna inspektioner. Även om det alltid finns personal ombord som har behörighet att godkänna en inspektion, så finns det regler att följa. Försäkringsbolagen har t ex sina krav.

Så fort fartyget ligger pall i torrdockan börjar det hända saker. Stora rälsgående kranar på kajen lyfter ombord reservdelar, luftslangar, elkablar och annan utrustning. Kablarna och luftslangarna slingrar sig snabbt från ett kajfäste över däck och in genom fartygets överbyggnad och ned mot maskinrummets olika utrymmen.

Hundratals varvsarbetare väller ombord. Alla har bråttom. Det är lätt att tappa kontrollen på allt som händer, eftersom man inte i detalj känner till vad som skall hända. Varvsarbetarna är försedda med skyddshjälm. Genom färger och tecken på hjälmarna lär man sig snart de olika gruppernas tillhörighet och avsikt.

Personal från egna rederiet kommer ombord. En del av dem känner man sen tidigare. Andra är och blir anonyma. Specialister från olika leverantörer av maskiner och annan utrustning blandar sig med övriga. Ny, egen personal avlöser några ur vår gamla besättning.

Efter några dagar börjar man känna igen en del människor men också upptäcka ett mönster i virrvarret av händelser.

"Toalett 100 meter syd om kaj 4"

Ett meddelande sätts upp på anslags-tavlan i fartyget. Det lyder: "Toaletterna i hytterna får inte användas från och med idag. Toalettbesökare hänvisas till torrtoaletten, målad i grön färg, på

akterdäck. Alternativ möjlighet finns att använda toalett belägen etthundra meter syd om kaj fyra. Nyckel förvaras hos vaktman".

Det verkar ju vara i sin ordning. Om man skulle använda de egna toaletterna skulle varvsarbetarna nere i torrdockan finna anledning att uttala sig. Avloppet leder ju ut genom fartygssidan.

Varvsarbetarna arbetar i skift. Det är inte precis en tyst miljö för oss sjömän att vila i under sovtimmarna. Tryckluftskompressorer knackar hårt, traverser åker på kajrälisen, balkar baxas mot fartygsplåten, visselpipor ljuder. En del har svårt att sova, medan andra snart vänjer sig vid ljuden och vaknar till lite men somnar igen.

Tillfälligt slås den elektriska strömmen från och det kan bli svart som i en kolbox ombord i hela fartyget. Maskinpersonalen har alltid sina stavlampor till hands förstås.

Söndagsutflykt

Så kommer söndagen. Då ligger nästan allt arbete nere. Vi som tillhör besättningen har arrangerat en utflykt, men tyvärr kan inte alla följa med. Flera måste stanna kvar ombord i tjänsten.

Det blir en behaglig avkoppling och

en intressant rundtur i gästlandet. En representant från den skandinaviska sjömanskyrkan är värd för oss.

När vi kommer tillbaka till fartyget på kvällen — vår bostad och arbetsplats — måste vi tyst småle åt oredan ombord och den situation som vi har att leva i. Minnet från dagsutflykten, kontakten med nya människor i deras vardagsmiljö iland, sitter färskt och starkt. Det finns ju ett liv iland också, säger någon, och inte bara sjötjänst.

Efter åtta dygn är varvsarbetet klart. Man har bytt ut väsentliga delar i maskineriet och gjort ett omfattande målningsarbete både under och över fartyget. Man har utfört arbeten som räcker för åtskilliga sidor i en rapport hem till rederiet.

Lika snabbt som varvsarbetarna kom ombord med sin utrustning och sin materiel, lika snabbt försvinner de från fartyget när allt är klart.

Inspektörerna arbetar in i det sista.

Rederiets inspektörer arbetar in i det sista i sina väl använda, oljiga overaller.

Innan de flesta av oss vet ordet av startas pumparna på kajen och samtidigt öppnas slussluckorna i dockpor-

tarna för att släppa in vatten i dockan. Det dröjer inte lång stund förrän någon säger: "Nu, känner ni killar, vi flyter. VI FLYTER." Det är en positiv känsla. Ett fartyg ska inte ligga i torrdocka. Det ska flyta i sitt rätta element.

Våra sinnen lättar i takt med att fartygets flytförmåga ökar. När portarna till dockan öppnas helt vet vi att vi går för egen maskin snart. Bogserbåtarna tar dock över en stund och drar oss intill bunkerbåten så att vi ska kunna starta upp med fyllda brännoljetankar inför vår förestående resa till ett nytt lastningsmål.

Så kommer ordern som vi väntat på: gör klart för avgång! Rederiinspektörerna lämnar fartyget som de sista icke-mönstrade — tecknet på att vi är självständiga.

I natten ökar vi farten ut på öppet vatten och styr sydvart. De som inte redan sover, drar en suck av lättnad. Vi vet att om något dygn är allt som det ska vara igen.

Det enda som återstår är upprensningen och rengöringen efter varvsbesöket. Snart ska linoleummattorna skina ikapp med ekvatorsolen — och det mest viktiga: vi är på väg att hämta en ny last.

Salenergy II levererad

Oljeriggen Salenergy II, som byggts vid Bethlehem Singapore Ltd för Salén Energy AB och Rederi AB Salénia, döptes lördagen den 28 januari. Gudmor var fru Eva Salén, Sven H. Saléns maka. Salenergy II ligger ännu kvar vid varvet i Singapore för slutlig utrustning men bogseras så snart denna är klar till Mexikanska golfen, där den kommer att sysselsättas för Amoco Production Co vid borrningar utanför Louisianas kust.

Som bekant har tidigare — i mars förra året — en borrhigg av samma typ som den här, en Jack-Up, levererats till ett bolag, i vilket Salén Energy AB och Salénia samt Säfveån, Navigare (Inventor/Providentia) och Walleniusrederierna ingår som svenska delägare. Den riggen är nu sysselsatt med borrningar utanför USA:s sydöstra kust.

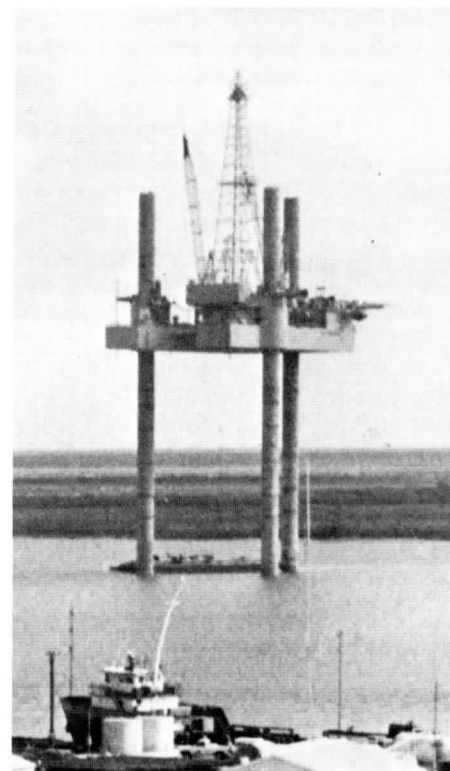
Salenergy II skall användas för uppletning av olje- och gasfyndigheter, alltså ej för utvinning av redan gjorda fyndigheter. Riggen är totalt över 90 meter hög och har tre beståndsdelar: bottenplattan, på vilket hela riggen

viljar, plattformen med bla bostäder och förråd samt de tre benen, utefter vilka plattformen kan "jackas" upp och ned efter behov.

När riggen skall förflyttas från ett borrhål till ett annat, dras den av ett antal bogserbåtar. Den flyter då på själva plattformen med benen stickande 88 meter upp i luften — en imponerande syn. Under borrning är plattformen "uppjackad" 15 meter ovanför vattenytan medan mattan står stadigt på havets botten. Som djupast kan man med Salenergy I och II borra 6.000 meter.

Besättningen på Salenergy II kommer att bestå av ett 50-tal man, de flesta välutbildade och erfarna specialister.

I aprilnumret av Salén-Nytt kommer vi att visa ett antal bilder från dopet av Salenergy II i Singapore samt från byggandet av riggen och om möjligt även från bogseringen via Suezkanalen till Mexikanska golfen.



Så här ser Salenergy I ut. Systerriggen är av samma typ.

Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

	ATLANTIDE	SAN BENITO	SAN BLAS	SAN BRUNO
Befälhavare	E Olausson	B Hökstrand	H Östberg	G Skantze
Överstyrman	Å Wallbom	Å Karlsson	C-G Sörensson	A Bengtsson
2:e styrman	K-G Edott	L Österman	R Forsberg	K Koistinen
3:e styrman	M Walther	K Vatti	C-O Carlsson	B Nyvall
Telegrafist	M Sandberg	A-C Svensson	B Forsberg	P Björk
Maskinchef	H Lindberg	G Rellman	P Danielson	K-E Pettersson
1:e maskinist	P Nylund	G Eriksson	M Snellman	L Danielsson
2:e maskinist	L Bengtsson	B Sonesson	L Eriksson	S Brundin
3:e maskinist	H-E Björn	O Thorsson	B Bodin	G Spellier
4:e maskinist	R Tuomola			
Kylmaskinist	R Fritzell	W Lux	O Danielsson	S Karlsson
Elektroingenjör		P Helenius	P Ullberg	D Eklund
Ekonomiföreståndare	P Forselius	H Hansen	P Rinta-Koski	Å Eskilsson
Kock	Hj Danielsson	B Forsman	C Juntti	O Bondesson
Mässman	B Hrubec	R Nava J:r	S Möller	Y Falcones
Mässman	A Labbate	P Pascual	P Carlsson	J Moreta
Mässman	P-O Bäck	B Kadama	G Jonsson	B Ekström
Mässman	W Calabo da Cruz	M Hulkkonen	P Pernitt	T Meng
				B-M Persson
Båtsman	O Ohlsson	C Nordberg	S Ohlsson	J-B Ohlsson
Matros	P-E Ohman	R Schenberg	S-Å Rodén	B Pedersen
Matros	P-O Lodin	B Löfstedt	R Buckman	R Daniel Pereira
Matros	L-Å Larsson	K Johnson	C Strandberg	K-O Grandlund
Lättmatros	mtr P Nyberg	mtr J-E Hallqvist	A Lundberg	mtr A Bjerkestrand
Lättmatros	R Hansson	mtr M Kivijärvi	M Johansson	S Sjöberg
Lättmatros		L Thorner		
Jungman	U Herlin	Imtr L Eriksson	C-E Jensen	J-O Hedblom
Jungman	S Ahlgren		S Ekblom	J Ohlsson
Elektriker	K Mittler	L Becker	J Nylund	A Mellkvist
Reparatör	S Nikolic	R Eriksson	T Olsson	B Hansen
Motorman	N-E Persson	P LucasLopis	U Sourander	E Camama
Motorman	S Widlund	O Skoglund	C-J Löunat	K Gustafsson
Motorelev	B Hagelin			

	ANTILOPE	ARAWAK	ARGONAUT	ARIEL
Befälhavare	B Gröndal	J Hellman	J Guhde	O-W Olofsson
Överstyrman	A Saarinen	B Lindström	J Strömborg	E Skött
2:e styrman	I Nurminen	K Sellman	J Steingrimsson	B Appelberg
3:e styrman	E Bergenmalm	O Linnell	B Ekblom	C-J Grönqvist
Extra styrman	H Modée	P Stensby		
Telegrafist	A Bååw	K Lindell	D Franzén	I Nilsson
Maskinchef	F Olsson	K-E Larsson	A Leman	G Råneberg
1:e maskinist	R Bergbo	J Norberg	R Göthe	B Larsson
2:e maskinist	K Kvarnström	U Eschricht	S Engstrand	L Halvarsson
3:e maskinist	S Westerlund	M Blomstrand	K Andersson	A Ardemark
4:e maskinist	M Reimbert		S Engström	
Kylmaskinist	A Schubert	R Norrbäck	S Herlin	L Angelfeldt
Ekonomiföreståndare	Å Saming	U Gullberg	H Dichter	A Backhage
Kock	H-P Werffeli	L Stüve	G Petkos	G Johansson
Mässman	H Elofsson	C Berndtsson	K Lindgren	K Andersson
Mässman	I-L Gråsvoll	C Johansson	I Jägenius	B Persson
Mässman	M Palmisani	M Söderwall	O Mohammed	M Salonen
Mässman	M Neves	M-L Rehnquist	V Toivonen	T Jong
Båtsman	J Larsen	B-Å Hedin	L Abrahamsson	R Isaksson
Timmerman	G Svensson		mtr B Liljekvist	
Matros	L Brandt	H Berg	O Cordero	C Hasselblad
Matros	L Gustafsson	K Liljendahl	J Gustafsson	M Abdi Noor
Matros	J Sahlström	J-E Magnusson	S-E Eriksson	T Johansson
Lättmatros	mtr E Karabacak	mtr G Hermansson	O Sörlin	M Liljegen
Lättmatros	B Bengtsson	T Nilsson		M Johansson
Lättmatros	S Grimberg	T Isojärvi		R Brandt
Jungman	Imtr J Brehammar	D Mustelin	C Thelning	S Asthammar
Jungman		B Jakobsson	M Bergström	
Elektriker	A Hellström	A Nyström	D Andersson	T Rylander
Reparatör	J Niutanen	A Käck	C Nilsson	H Redmann
Motorman	J Truedsson	P Lagolado	S Säfsen	J Jonsson
Motorman	F Vigh	B Wetselaar	N Vukic	J Lehtinen
Motorman	J Perez Arana	J Tubio Lopez		K-I Granell
Motorelev	mtm A Lindholm	O Sjöblom	S Hellsen	J-O Olsson



Befälhavare
Överstyrman
2:e styrman
3:e styrman
Telegrafist

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

Ekonomiföreståndare
Kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman

Båtsman
Timmerman
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Jungman

Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

SNOW BALL

L Eilertsson
M Sjöquist
R Johnsen
R Burell
W Olander

S Burman
A Kahn
P-E Holst
B Palsten
P-O Olsson
K Mäkelä

Ch Jonsson
S Blomberg
S Rutar
I Hertzberg
K Liljegren
B Alderbo
B Ramsten

L Pettersson

R Karlsson
L Jonsson
C-G Johansson
U Strömberg
B Eriksson
P Sporrang
K Davidsson

B Berggren
K Svenman
G Norgren
Ch Nilsson
T Broman

SNOW CRYSTAL

L Sjöstrand
T Bringskoog
A von Jungmeister
G Wennberg
F Sundström

L-G Lindström
S-E Ek
B Olsson
N Nyman
B Andersson
P-Å Johansson

S Christiansson
K Larsen
S Mårtensson
B W Derwent
M Nordström
K Lundmark

M Studer

S Fjellander
G Liljehammer
S Andreasson
O Swedmark
H Hjelm
J Nurminen
P Malm

H Herdler
H Berg
R Johansson

T Jacobsson

SNOW DRIFT

K Olsson
G Holmqvist
S Persson
B Burlion
M Forsberg

H Höglblom
J Emanuelsson
R Lönnquist
M Grind
L Persson
R Eriksson

M Hödel
D Ullstrand
Y Carlsson
A-L Salomonsson
K Nordensson
M Jansson

O Mägi

A Hopland
J Nilsson
G Hofvander
P Stenvall
K Lindström
S Bengtsson
L Steen

W Andersen
G Green
F Österberg

M Wiberg

SNOW FLAKE

K Karlsson
L-E Larsson
G Rennerfelt
L Kämpe
R Lausen

S Svensson
B Johnsson
T Landell
B Backman
S Nordin
R Nielsen

K-A Liljegren
H Illman
M Wisén
E-M Carlsson
M Medina
R Pakkanen

B Söderholm
J Rosenberg
G Olofsson
P Monfors
F Karlsson
Ch Öberg
I Bohlman
Ch Johnsson
H Helgasson

J Hörringsen
J Ekstrand
J Jakén
K Norén
M Karlsson

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

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

Ekonomiföreståndare
Kock
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman
Mässman

Båtsman
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Lättmatros
Jungman
Jungman

Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

SNOW FLOWER

L Blomquist
I Hansson
R Johansson
B Grundström
L Cronberg
G Boman

B Wideman
B Samuelsson
P-E Sandblom
T Jonsson
T Andersen
I Myrberg

S Fast
L-G Svensson
T Andersson
A Eriksson
T Berg
P Nordenswan
M Andersson

E Lempinen
L Dahlström
L Wiberg
R Andersson
P Bergman
Th Norén
C Graucob
H Rylander
H Welz

B Leszcynski
J Engsfors
J Perez-Perez

K Eriksson

SNOW HILL

B Bennmo
A Thörngren
B Franchell
G Timén

S-O Fredriksson

J Rutgersson
B Eriksen
C-E Brink
J Persson
O Austvik
B Wigström

L Josenby
U Malm
R Hernandez
U Larsson
E Malmberg
A Wigström

K-E Andersson
H Karlsson
A Johansson
B Ringius
L Fredriksson
K E A Ståhlberg
W von Essen
S Fredshammar

J Träger
H Kvarnström
T Stensson
O Rosenberg
G Andersson

SNOW LAND

G Williamsson
S Jonsson
M Arnebo
R Gotare

N Lorenz

R Ejdné
K-G Olsen
C Gustafsson
J-O Hjortsberg
H Siniaas
P-I Lausen

C Lorenz
L-G Bergelin
A-C Jönsson
V Jönsson
E Anundsson
R Ihrfors
I-B Olsson

C Almquist
R Hedlund
L Hjortsberg
F Marcos
R Lexin
P Larsson
H Larsson
B Andersson

W Eriksson
L Hjelm
B Palmersjö

P Ahlgren

SNOW STORM

F Nilsson
L-G Larsson
T Karlsson
E Kvarnström

T Järilhed

B Andersson
S Koivisto
T Gellerbrandt
O Norén
B Alväng
L Smedberg

L Hillgren
A Söderman
A Holmquist
K-O Andersson
G Hillgren
K Hennix

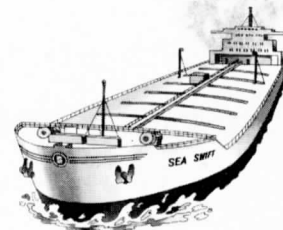
C Lindholm
T Johansson
L Westerberg
K-Å Fredriksson
T Nordlund
Å Sundius

C Hermelin
U Bergquist

O Lervik
P Andersson
H Borg
T Lindström
G Kjellberg

Tankredieriet

	SEA SAGA	SEA SAINT	SEA SAPPHIRE	SEA SCAPE
Befälhavare	O Lellki	S Nilsson	I Kristensson	M Månsson
Överstyrman	H Risto	B Friman	R Larsson	S Emilsson
2:e styrman	S-E Johnsson	P Skårstedt	V Björkroos	P Hogedal
2:e styrman jr	S Thollén	S Raudberget	H Ott	T Jutsia
Extra styrman		E Rasmusson	V Soldarev	
Telegrafist	J Lindeberg	L Öhrne	B Schilling	W Carling
Maskinchef	R Larsson	R Söderström	F Persson	J Simonides
1:e maskinist	L-I Henriksson	S-E Gustafsson	F Teller	K Menes
2:e maskinist	H Aronsson	S Fredriksson	S Berglund	G Rogström
2:e maskinist jr	J Palmér	F Andersson	B Stanchus	A Lunde
Extra maskinist	I Andersson	H Landberg	H Tiedtke/H Enke	
Elektroingenjör	B Wickström	K-E Björkman		Liljendahl
Elektroingenjör		B Ottosson		
Öt. 2:e maskinist/FFM	J Lied		S Stjärnrot	G Olsson
Ekonomiföreståndare	J Bahr	S Hansson	A Wernsgård	L Johansson
1:e kock	A Lysebring	S De la Waux	H Hülser	U Ibsch
2:e kock	S Dahl	K Rickelbo	S Ringqvist	U Gustafsson
Mässman	J Lopez Sambade	G Salazar	T Brandrup	Y Tawfik
Mässman	J Pineiro Martinez	J Tezanos	G Lino	T Landerstam
Mässman	M Lindholm	U-S Andersson	S Wulff	H Hanza
Mässman	I Johansson	M Kader	G Jansson	P Perez Llobell
Mässman	T Ingvarsson			
Båtsman	U Bengtsson	B Sandvik	B Brisen	K Jennersson
Matros	B Larsson	O Hansson	E Rappu	P Ravalt
Matros	R Gustavsson	B Regnden	D Eriksson	M Morais Chantre
Matros	M Vahtermo	S Aspholm	P Andersson	R Agnello
Matros	H Johansson	S A Gibril	L Berg	A Lopez Monteiro
Matros	R Väisänen	M Ödman	V Lokk	H Mäsaacka
Matros	G Jönsson			J Jönsson
Lättmatros	C Sundbäck	T Frick	T Bengtsson	
Lättmatros	K-E Lundqvist	K Lindberg		
Lättmatros	A Mustala			
Elektriker	G Aulin	S Lundberg	N Krnjaic	L Gillesen
Reparatör	T Jansson	J Andersson	L Ting/A Prebeg	A Bulens
Pumpman	C Nilsson	S Winslano	T Lindroos	S Dahl
Eldare	R Karlsson	R Andersson	E Mets	A Shehata
Eldare	K-G Schön	L Rasmusson	H Salminen	S Edh
Eldare	H Isaksson	L Sandberg	U Nilsson/L Bohman	L Lozano Robles
	SEA SERENADE	SEA SERPENT	SEA SOLDIER	SPLENDOR
Befälhavare	L Sjöberg	S Lindehoff	G Sjöbris	H Nyman
Överstyrman	M af Forselles	Å Söderström		L Lundqvist
2:e styrman	Ch Jönsson	Å Lindkvist	A Torbrand	S-von Barth
2:e styrman jr	U Jonsson	B Sjöström		T Lacey
Telegrafist	K Wolf	L Lindstam		E Grundsten
Maskinchef	Å Nordstrand	B Nilsson	M Sandblom	L Larsson
1:e maskinist	H Hansen	H Forselius	B Zandin	E Algotsson
2:e maskinist	K Palmqvist	B Johns	G Bystedt/L Jarnhem	B Johansson
2:e maskinist jr	C Allansson	I Nilsson	N E Sjöstrand	A Lillman
Extra maskinist	H Eriksson			S Forsberg
Elektroingenjör	Å Ohlson	E Söderqvist	A Bergdahl	B Weckström
Elektroingenjör				G Klingwall
Öt. 2:e maskinist/FFM	H Sæve			
Ekonomiföreståndare	B Norling	K-G Olsson	G Björklund	P Czajkowski
1:e kock	C Hedberg	S E Ekdal	P O Linde	M Bergvall
2:e kock	K Olsson	P Rundqvist		S Nyholm
Mässman	Å Blom	A Rahman	Y Mohammed	E Daoud
Mässman	M Karlsson	E El Tahir	M Ascencio	E Bakker
Mässman	A Elfil	J Shabaan	M Klasson	Ch McCandless
Mässman	F Antunes	M Stijelja	H Gole	M Abdi Abdillai
Båtsman	P E Stenman	E Olofsson	A Kruus	R Gerdin
Matros	K Holmström	A Conde Lorenzo		A Johansson
Matros	R Martinpelto	A Basic		J Calvino
Matros	L Petré	G Olsson		J Mendes Prieto
Matros	R Blomqvist	L Gunnarsson		F Hansen
Matros	H Paulsson	A Nougallah		J Vidal Grana
Matros	S Tongeskog	P Grundström		V Vuorinen
Matros	K Neilsen/L Persson	J Lennartsson		S Haglund
Lättmatros	A Mattisson	K Uvelind		R Bergsen
Lättmatros		E Jonsson		G Alritzon
Lättmatros				O Bernhardt
Elektriker	L Haglund			
Reparatör	B Johansson	G Molander	G Eek	A Hermansson
Pumpman	M Piikkiö	A Edney		R Höglund
Eldare	O Rodriguez Fernandez	B Johansson	R Gustavsson	L Johansson
Eldare	F Öholm	R Verlooy	A Santos	M Cronemark
Eldare	H Osman	S Sundqvist	F Teira Pouso	L Vercauteren
Eldare	H Fransson			M Saleh



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
Mässman
Mässman

Båtsman
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Lättmatros
Lättmatros
Lättmatros

Elektriker
Reparatör
Pumpman
Eldare
Eldare
Eldare
Eldare

SEA STRATUS

I Jönsson
B Lundgren
P Sjögren
M Olofsson

I Holmkvist
S Ahlström

Ch Heikell
S O Jönsson
R Eklund
J Landerup

Ch Ekblom/A Pirttirvesi

S Buer
S Lundberg
C Hillman
M Johansson
M Murad
I B Halvardsson
C Leo
Chin Heng Koh

L Bergström
M Botas Gallego
J Jansson
L Åhl
F Demelo
L Miljenko
T Frank

A Magneklint
H Brammer
E Persson

A Op den Kamp
O Sato Hunsala
L Hedström
L Söderberg
C Larsson
Z Dananic
G Gustavsson

SEA SWAN

P O Eriksson
M Steuch
K Nordlund
J Vedebrand

K Nieslow

S Olsson
K Skogberg
A Roju
K Liewendahl
O Pettersson
Th Westlund

A Stohr
M Ström
T Hrboka
S Zetterberg
C Rodriguez
M Ribeiro
Y Moret

O Myntt
Å Nilsson
G Wikström

A Millo
S Mannström
J Mendieta Gil
T Jansson
H Diers
A Rueda

SEA SWIFT

U Hermanson
L Sjölin
S Ekstrand
R Trotzig
J Huupponen
H Lindahl

K Zetterlund
H Sandell
J Hansen
P Kytökangas
K Björk
L E Björklund

O Karlsson
B Andersson

H Sorab
M Issa Gaafar
S Taha

N Rantatalo
S Karklins
Ch Ahlbäck
P Rathke
R Svålas
G Olofsson
J O Pettersson
R Karlsson
L Tojen

B Greman
L Leidzen
O Johansson
I Mohlin
R Martinez
C Echevarrieta

SEA SYMPHONY

R Berg
U Mildh
B Thulin
P Jörgensen

H Bengtsson

J Jonsson
S Åsberg
R Hansson
P A Nilsson
T Lauritzen

G Bengtsson
H Wong
M Purwin
Yew Fook Wong
I Foad Ahmed
Ting Ban
Seng Gin Choow

W Scuszkiewicz
C D Elfman
R Pedersen
B Kronlund
P Salmela
L Helli
H Karlsson

B Rosbäck
G Olsson
K Johansson
L Fettig
L Trujillo Peres
R Pettersson

SEA SCOUT

K Mieritis
A Rodger
H Jägsander
B Lehre
L Bergström

B Jörgensen
H O Hansen
T Auby
O Magnusson
O Harhio
G Korsemann
S Bjurdell

U Lundell
B Neumann
K Bergren
E Heinstedt
A Teixeira Brandau
A Tevaniemi
L Ghergorina

E Ink
L Jensen
J Sturfält
J Santar Seminario
A Rajab Soub
P Giacomo
S Sarin
J Bergman
M Rosell

A Karlsson
J Eklund
I Olofsson
T Vevicopoulos
I Bergholtz
G Staedman

Befälhavare
Överstyrman
2:e styrman
2:e styrman jr
Telegrafist

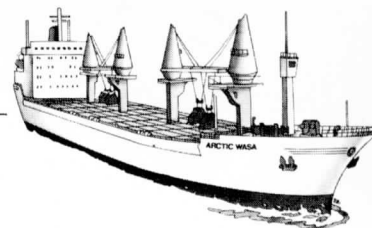
Maskinchef
1:e maskinist
2:e maskinist
2:e maskinist jr
Extra maskinist
Elektroingenjör
Elektroingenjör

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

Båtsman
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Lättmatros

Reparatör
Pumpman
Eldare
Eldare
Eldare
Eldare

Torrlastrederiet



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

Elektriker
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

ARCTIC WASA

K Andersson
O ernstsen
S Goldkuhl
N Sjöberg
R Karlsson
B Lindqvist

O Tekenbergs
R Grunditz
R Mattsson
G Lindahl
T Gallén-Kallela

Ch Olsson
J Ahl

L Laura Fortes
R Trede
A Saraiva

N Björndahl
T Kearns
P Wall
L Hedman
L Strandberg
K Olofsson/D Diaz Rial
B Österlund

E Fryz
L Lambert
K Granholm

ATLANTIC WASA

S Ehrlander
S Swahn
U Sandgren
G Eriksson

H Varenius
E Bellander

A Pettersson
U Håkansson
A Karlström
R Molin

K Nektheden
E Koivunen

J Apolonia Delgado
M Tahmadi
R Feys
M Kirsic

K Sjöström
G Björk
T Dahlqvist
A Oksanen
T Rasmussen

D Mattsson

O Bergman
J Louhi
N Hansen
G Burström

J Svendsen

BALTIC WASA

M Lundgren
A Nummelin
F Olsson
T Blomberg

P Johansson

A Birkeland
B Boklund
R Gustavsson
I Lindstedt
B Ekring

B van Hek
A Tossavainen
K-G Andersson
D Celén
J Flor

T Harcke
O Karlsson
H Bäckström
A Loomans
S Norström
M Dahlstrand/J Berg

T Jansson

F Matyas
F Gomez Martinez
I Saarinen
J-E Göransson
L Lorentzon

CELTIC WASA

R Nilsson
S Rönngren
S Stedt
P Leuhusen

L Andersson

J Nilsson
T Björnhed
W Wessnert
H Thomsen
S Waltersson

B Ekström
H Fernelius
J Lehtonen
P E Persson
K Wingqvist
L Olsson

E Karlsson
J da Luz
A Gomes Marafona
A Almeida

M Blomberg
I-O Olsson
J Pettersson

H Gruvell
B Bruhn
L-E Sjödal
V Rydström
P Lindberg

Befälhavare
Överstyrman
2:e styrman
3:e styrman
Telegrafist

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
Jungman
Jungman

Elektriker
Reparatör
Motorman
Motorman
Motorman
Motorelev

KORSHAMN

A Kemppi
E Mikkelsen
B Backman
K Löfgren
L Metsälä

W Svensson
B Svensson
E Pig Pinon
H Jansson

H Andersson
B Midlöv
A Abdalla Babibkir
H Beshir
A Clemente Silva
A Adam Dallaa

E Ameland
A Saif
J Perez Maceiras
E Lopez
R Olofsson
T Runevald
D Andreasson
A Norgren
P A Durne

L-G Karlsson
K Ahko
R de la Calzada
A Custodio
H Göss
G Danielson

NORDIC WASA

J Lindberg
H Sipinen
A Fredriksson
A Bergström
S Retsmar

G Thelin
M Tonsa
G Dure
A Treimanis

H Lindgren
M Amoeado Pino
C Exell
J Notario Mur
B Hansson
L Lindgren
S Lidström

H Paradies
P Lindgren

A Angulo
Tan Seng Hok

J Kaam
S Wallner
P-Å Nilsson

E Vigel-Pedersen

B Nordgren
L-O Nilsson
P Andrade

PACIFIC WASA

Th Johansson
S Svensson
Y Florin
E Karlsson
M Ivarsson

F Karlström
H Brodahl
S Karlsson
B Nickel
F Gaudian

H Alfredsson
A Gassim
S Karlsson
M Puksic
M Oliveira Monteiro

H Mäkinen
L Asplund
T Akca
L Hansson
P Krestalica
N Dogru
A Pettersson

N Henningsson
A Helkomaa
K Pettersson
A Antonsen-Nydahl

SCANDIC WASA

L Johansson
V Uustalu
H Sandvik
S Hagland
A Bohlin

Å Thomasson
K Spiik
W Schaller
G Talas

V Svedlund
L Lindberg
B Persson
G Appelgren
A Tamminen
U Larsson

E Frick
C Sundbäck
A Jagne
J Dos Santos
K Jörgensen
A Jama
S Berglund

T Schmidt
T Hjalmarsson

L Näslund
M Juntikka
Yu Hok Chi
R Constance

SINGÖ

S Währling

H Andersson

DELPHIC WASA

P Westerståhl
A Carlsson
H Fyrman

L Pettersson/S Wikdahl
K Berggren
L Steffenburg
D Wallenbert
Å Blomqvist/R Carlsson

Befälhavare
Överstyrman
Telegrafist

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

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

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

10 salénare i Vasaloppet

Inte mindre än 10 deltagare från Saléns ställer upp i årets Vasalopp, vilket är ett rekord sedan den förste salénaren år 1965 fullföljde loppet. Av dem som ställer upp i år är fyra från fartygen och resten landanställda. Om bara vädret är gynnsamt den första söndagen i mars, då tävlingen går av stapeln, torde förutsättningarna för att de våra skall klara sig fram till målskynket i Mora vara goda. Birger Simonsson uppger att alla anmälda sköter träningen omsorgsfullt och det gäller även våra sjöburna vänner. En som inte ställer upp i år är Sven



Sven Söderberg i Strandvägsallén – på väg till jobbet.

Salén-Limerick

*I Sverige nu råder kung Bore
som härskare en av de store.
Det finns dom som spår
en gång blir det vår
just nu är det knappt så man tror'e.*

Diplom för olympiskt stöd



Sveriges Olympiska Kommitte hade den 12 januari anordnat en sammankomst i Stockholm för att bl a till de företag, som medverkat i det s k "fadderprojektet" under åren 1973-1976, framföra ett tack. Till de företag

som stött projektet hörde Salénrederierna, vars representant Claes-Henrik Zethelius på bilden ses motta ett diplom från prins Bertil, Olympiska Kommitteens ordförande.



Söderberg, men han tänker i stället pröva sina åktalanger i ett par andra långlopp. Sin träning sköter han bl a genom att när det lämpar sig åka skidor till och från jobbet på Styrmansgatan, en liten dagstur på sådär 30 km fram och åter.

Följande S-märkta åkare deltar: Från fartygen: Torbjörn Algotsson, tank, Bo Weckström, tank, Sture Hägg, torrlast och Sonny Andersson, kylrederiet. Från kontoret deltar Valter Axelson, tekniska, Mats Jansson, rederiledningen, Birger Simonsson, sjöpersonal, Lars Spongberg, Saléninvest, och Stig Svensson, tankrederiet, samt från Malma John Hedström, f.d. Särna-bo, som säkert kan en hel del skidåkning.

Vi återkommer i nästa Salén-Nytt med några bilder från det långa blåbärsspåret mellan Salén och Mora.

Lär er segla småbåtar

Det finns några platser kvar för elever i seglarskolan på Malma 19-23 juni. Föräldrar och barn som tillsammans vill lära sig seglingens grunder är välkomna. Se Salén-Nytt 5/76.

Skriv till Bo Burendahl, Salénrederierna, Box 14018, 104 40 Stockholm. Anmälningar antas i den ordning de kommer in.