

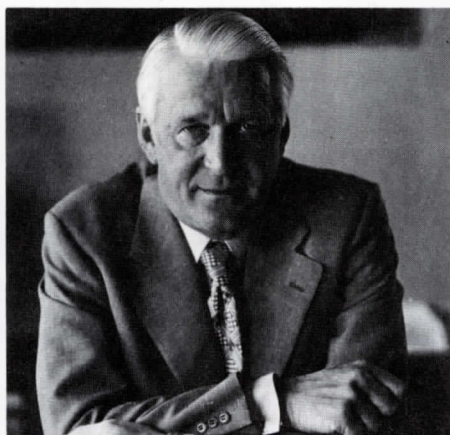
Salén-Nytt



Nr 2 Maj 1977 — Årg 10



Sture Ödner:



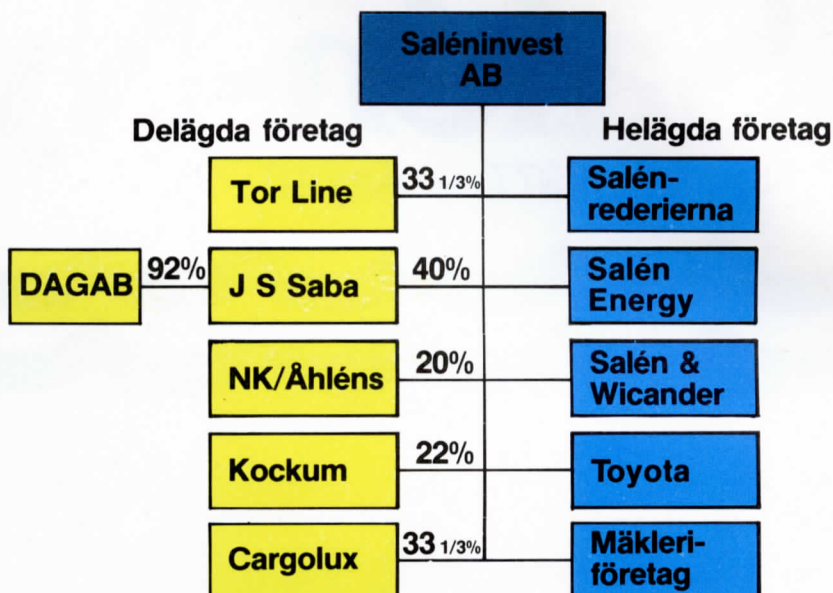
Summeringen av vad 1976 betydde för Saléninvestkoncernen är nu klar. De siffror som lades fram vid bolagsstämman den 13 maj visar hur koncernen 1976 fått känna av den fulla effekten av krisen inom sjöfarten. För koncernen i dess helhet redovisar vi för första gången en förlust efter avskrivningar och räntor som dock uppvägs av intäkter från försäljningen av aktier i Götaverken till staten.

Störst problem hade tankfarten. Trots vissa marginella förbättringar successivt under året, låg frakterna hela året på en nivå som innebar stora rörelseförluster. De flesta upplagda tankfartygen kunde dock återigen tas i drift eller säljas så att vid 1976 års slut enbart tre av koncernens fartyg var upplagda. Fem mindre tankfartyg såldes varav två till det av Salén-rederierna delägda saudiarabiska rederiet As-Safina Co. Efter försäljning av ytterligare två tankfartyg under 1977 består nu vår tankflotta, med undantag för en upplagd, gammal 40.000-tonnare, enbart av stora tankfartyg. Under våren 1977 levererades också det sista av serien om sju 350.000 tdw tankfartyg från Kockums.



Omslagsbilden visar t/t Sea Song under provtur på Nordsjön i början av mars. Bilden togs från helikopter av Kockums fotografer. Mer om Sea Song på sid. 12 och 13.

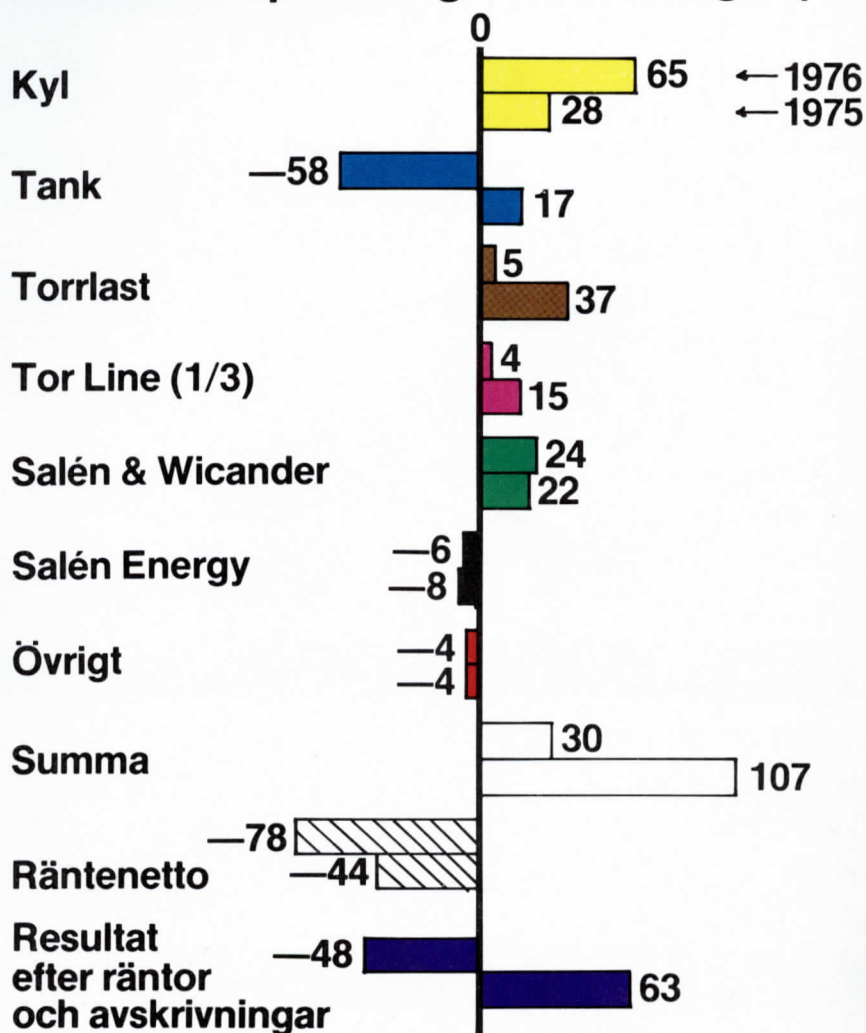
Saléninvestkoncernen



För torrlastdivisionens del blev 1976 en besvikelse. Förhoppningarna om en marknadsförbättring åtminstone under årets senare del grusades helt på att den väntade konjunkturuppgången i världen uteblev. Torrlastrederiets satsningar på specialfartyg fortsatte. I

Japan beställdes ett fartyg för transport av träflis, en s k chip-carrier, på 38.000 tdw samt 3 bulkfartyg av s k Panmax-typ, ca 59.000 tdw. Två isförstärkta bulkfartyg på ca 23.000 tdw levererades från varv i Östtyskland (två ytterligare levereras 1977). Tre äldre tweendeckers

Saléninvestkoncernen Resultat efter planenliga avskrivningar (mkr)



Saléninvestkoncernen antal anställda

	1975	1976
Saléninvest	25	18
Salénrederierna	2.709	2.422
Salén & Wicander	374	480
Övrigt	751	674
Summa	3.859	3.594

såldes, nämligen Husarö, Segerö samt Kungshamn. Verksamheten inom Sve-
del expanderade bl a genom inhyrning
av ro/ro-fartyg från Tor Line.

Verksamheten inom kyl stördes
mycket allvarligt av problemen med
Maritime Fruit Carriers, vilka till slut
blev så stora att samarbetet fick brytas i
juni. Den förlust av transportkapacitet,
som återleveransen av MFC:s samtliga
fartyg innebar, kunde delvis kompen-
sas av att andra fartyg hyrdes in samt att
en del av MFC:s tidigare fartyg kunde
hyras in från nya ägare. Trots alla
problem har kylverksamheten gett ett
gott resultat 1976, mycket tack vare ett
utomordentligt förtjänstfullt arbete
från alla som haft att klara verksamhe-
ten under de besvärliga förhållanden
som rått.

Kyltrafiken har alltid varit en hörn-
sten i Saléns rederiverksamhet och
kommer så att förbli, hoppas jag. Vår
tilltro till kyl har under våren 1977
kommit till uttryck i beställningar av

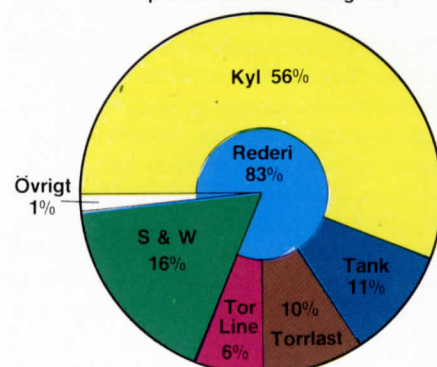
sex kylfartyg av ny avancerad typ vid
Götaverken.

MFC-krisen har fått ett märkligt
efterspel i den stämning och de
skadeståndskrav, som MFC riktat mot
ett antal företag och privatpersoner
inom bl a Saléninvestkoncernen för en
påstådd konspiration att bringa MFC
på fall. Stämningen som inlämnats i
New York handhas för vår del av bästa
juridiska expertis. Handläggningen av
ärendet torde komma att ta lång tid
trots att anklagelserna från MFC:s sida
är att betrakta som helt grundlösa.

Tor Lines verksamhet förändrades i
många avseenden under 1976. Genera-
tionsväxlingen i passagerartrafiken slut-
fördes i och med att den andra stora
passagerarfärjan Tor Scandinavia sat-
tes i trafik. I lasttrafiken skedde en
anpassning av nordsjötrafikens omfatt-
ning, olönsamma linjer lades ned och
tonnagens storlek anpassades bättre till
kapacitetsbehovet. Efterfrågan på ro/
ro-fartyg av Tor Lines typ var mycket
stor i trader med överbelastade hamnar
såsom i mellanöstern. Chartermarkna-
den för denna fartygstyp blev härige-
nom mycket attraktiv och kunde på ett
lönsamt sätt unyttjas av Tor Line.

Salén & Wicanders olika verksam-
hetsgrenar påverkades i förvånansvärt
liten grad av lågkonjunkturen. På den
marina sidan fortsatte introduktionsar-
betet av LUF-systemet och Siwertells
fartygsslossningsanordningar. Toyota-
försäljningen utvecklades gynnsamt

Omsättning Saléninvestkoncernen procentuell fördelning 1976



men resultatet påverkades negativt av
prisstoppet under andra halvåret. För
borriggarna var marknaden vid årets
början svag men förbättrades efter-
hand. Efter en kort tids uppläggning
kunde den första plattformen, Salen-
ergy I, få sysselsättning i Mexikanska
Golfen. Oljeprospekteringen på Filip-
pinerna utvecklades lovande. På flyg-
sidan utvecklades Cargolux positivt
trots att marknaden för flygfrakt
generellt sett var svag under hela året.

Arbetet inom Saba och dess dotter-
bolag Dagab har till stor del präglats av
ansträngningarna att få fram en ända-
målsenlig organisation. Resultatmäs-
sigt har utvecklingen varit mycket
tillfredsställande.

Den på sikt kanske mest betydelse-
fulla händelsen för koncernen under
året var försäljningen av Götaverken till
staten. Den första delen av denna affär
ägde rum våren 1976 då staten för 136
mkr förvärvade aktiemajoriteten i
Götaverken. Efter långa förhandlingar
nåddes i mars 1977 en överenskom-
melse om överlåtelse av resterande 49 %
för ett belopp av 45 mkr samtidigt som
Salénrederierna beställde sex kylfartyg
vid Götaverken. När riksdag och
regering i juni gett det slutliga god-
kännandet av denna affär kommer en
epok i företagets historia att vara
avslutad.

Utvecklingen under 1977 är hit-
tills ej lovande. Den förväntade för-
bättringen på tank har ej inträffat som
beräknat. I stället har marknaden under
årets första månader legat klart
under 1976 års nivå. Inom torrlast har
ingen ljusning kunnat skönjas medan
utvecklingen inom kyl- och färjetra-
fiken är tillfredsställande.

Salén & Wicanders traditionella
verksamhetsgrenar väntas ge fortsatt
gott resultat. Salén Energys olika
aktiviteter kommer att medföra ett ökat
underskott p g a intensifierad oljepros-
pektering samt leverans av ytterligare
en oljeborrplattform som i rådande

Saléninvestkoncernen Omsättning fördelad på rörelsegrenar

	1975	1976
Kyldivisionen	1.077	1.091
Tankdivisionen	199	211
Torrlastdivisionen	208	190
Tor Line (33,3%)	97	124
Summa rederi	1.581	1.616
Salén & Wicander	236	304
Mäkleriföretag	9	10
Övrigt	5	10
Avgår intern- omsättning	—8	—9
Summa	1.822	1.930

Forts. nästa sid.

forts. Sture Ödner. . .

marknad inte kan sysselsättas med full kapitalkostnadstäckning.

Totalt för koncernen väntas resultatet efter finansiella intäkter och kostnader 1977 bli väsentligt sämre än 1976. Den mycket negativa resultatutvecklingen på tank och torrlast kan inte få äga rum utan åtgärder från företags sida. De fartyg som idag går med förlust och på sikt inte kan förväntas ha en framtid under svensk flagg måste försälgas eller flaggas ut. Under svensk flagg skall enbart behållas sådana fartyg, som trots vårt höga kostnads- läge möjligen ändå kan konkurrera

internationellt på sikt. Ett sådant handlingsprogram i kombination med den goda likviditet koncernen har skall klara rederiverksamheten och koncernen genom svårigheterna.

Saléninvestkoncernen är efter överlåtelsen av Götaverken till staten återigen i huvudsak ett rederiföretag med ett antal mindre, men mycket intressanta sidoaktiviteter. Under våren har vi i samarbete med externa konsulter studerat koncernens inriktning och organisation i stort. Den lösning vi kommit fram till syftar till att förbereda en breddning av koncernens verksamhetsinriktning med utgångs-

punkt från de aktiviteter av icke-rederikaraktär som redan finns inom koncernen. Samtidigt skall den centrala koncernledningen stärkas.

De ekonomiska problem som drabbat rederinäringen under senare år får inte föranleda oss att tappa tron på framtiden. Det finns dugligt folk och goda affärsidéer inom koncernen. Det är på dessa tillgångar jag vill att vi skall föra koncernen vidare.

Sture Ödner

Bolagsstämma och organisationsförändringar i Saléninvest

Vid ordinarie bolagsstämma i Saléninvest AB den 13 maj beslutades om fortsatt utdelning av 10 kr per aktie.

I samband med stämman meddelas följande förändringar i Saléninvestkoncernens organisation:

Christer Salén, tidigare VD i Tor Line, och Göran Axell, som efter 25 år lämnar chefskapet för Salén & Wicander den 1/7, knyts båda till koncernledningen och utnämns till direktörer i Saléninvest.

Verksamheten i Salén & Wicander delas upp i fyra separata enheter vilka direkt underställs Saléninvest och får följande ledning:

Salén Energy: Sture Ödner inträder som styrelseordförande och Göran Axell kvarstår som VD.

Toyota Autoimport med dotterbolaget A. Wiklund: Göran Axell kvarstår som styrelseordförande liksom Peter Wieslander som VD för Toyota Autoimport.

Flygverksamheten, dvs koncernens engagemang i Cargolux m m handlägges liksom tidigare av Sten Grotenfelt, nu direkt underställd Christer Salén.

Salén & Wicanders övriga verksamheter ligger kvar i detta bolag. Göran

Axell inträder som styrelseordförande och får som efterträdare på VD-posten Jan Lundberg med Joachim Broman och Göran Larsson som vVD. Jan Lundberg är civilingenjör och har de senaste fem åren varit assistent till Göran Axell.



Jan Lundberg

Göran Bergkvist, som tidigare utsetts att efterträda Göran Axell som VD i Salén & Wicander AB, utnämns istället till vVD och försäljningsdirektör i Salénrederierna AB med huvudsaklig uppgift att i rederiledningen avlasta VD Clarence Dybeck i en del marknadsfrågor.



Göran Bergkvist

Inom Salénrederierna AB har vidare följande utnämningar gjorts:

Till direktör i bolaget har utnämnts chefen för sjöpersonalavdelningen Kaj Janérus. Till biträdande direktörer har utnämnts biträdande chefen och marknadschefen i Tankdivisionen Ingemar Thiel, befraktningscheferna i Torrlastdivisionen Björn Byrfors och Bo Pernemar, chefen för Assuransavdelningen Kjell Blixt samt chefen för Landpersonalavdelningen Lars-Ove Åkesson.

Förändringar i fartygsflottan 1.1 1976 — 30.4.1977

Kyl	leveranser	King Egbert	tdw	8.706		Sea Sapphire	60.328	
		King Edmund		8.792		Sea Sovereign	210.550	
		Kungshamn		8.929				
	försäljningar	Cayman		8.965	Torrlast	leveranser	Baltic Wasa	22.785
	beställningar	6 fartyg		84.000			Celtic Wasa	22.785
Tank	leveranser	Sea Serenade (68%)		351.460			Delphic Wasa	22.785
		Sea Saga (68%)		351.460		försäljningar	Husarö	9.230
		Sea Song (68%)		351.460			Segerö	9.280
	försäljningar	Sea Saga		36.510			Kungshamn	9.740
		Sea Song		43.045		beställningar	3 Panamax	177.750
		Seven Seas		97.550			1 träflisfartyg	38.000
		Seven Stars		97.550				
		Sea Spray		121.185	Tor Line	leveranser	Tor Scandinavia	3.000
							(33 1/3%)	

Saléninvests flotta den 31 december 1976

[illegible]

Rederi AB Salénias flotta den 31/12 1976

	tdw	Byggn. år	cbft		tdw	Byggn. år
Kylfartyg				Passagerarfärjor		
Atlantide	8.600	1960	359.767	Tor Britannia (33 1/3%) ..	3.000	1975
Argonaut	8.400	1964	374.510	Tor Scandinavia (33 1/3%)	3.000	1976
San Blas	8.440	1967	408.400			
San Bruno (50%)	8.440	1967	407.970			
Tasmanic (50%)	8.440	1967	408.730	Lastfärjor		
San Benito	8.440	1968	407.970	Merzario Saudia (ex Nike)		
Snow Flower	15.463	1972	611.615	(33 1/3%)	5.679	1972
Snow Crystal	15.463	1973	611.615	Kratos (33 1/3%)	5.679	1973
				Bandar Abbas Express		
				(ex Tor Dania)		
Tankfartyg				(33 1/3%)	7.362	1973
Sea Spirit	121.185	1966		Tor Finlandia (33 1/3%) ..	7.126	1974
Sea Serpent	255.350	1971				
Sea Swan	255.350	1971				
Sea Soldier (8%)	255.350	1972		FARTYGSKONTRAKT		
Sea Saint (1%)	350.770	1974				
Sea Scape (3%)	350.770	1975		Tankfartyg		
Sea Stratus (3%)	350.770	1975		Nybyggnad 557		
Sea Symphony (1%)	350.770	1975		(Sea Song) (12%)	351.460	
Sea Serenade (12%)	351.460	1976				
Sea Saga (12%)	351.460	1977				

Clarence Dybeck om sjöfartspropositionen



Den livliga diskussion om svensk sjöfarts framtid som följde på flaggutredningens förslag i somras, har nu utmynnat i en proposition om vissa sjöfartsfrågor.

I propositionen föreslås att en *branschutredning* tillsätts för att ytterligare utreda sjöfartsnäringens samhällsekonomiska betydelse och framtida förutsättningar. I avvaktan på vad denna s k branschutredning kommer fram till föreslås redan nu vissa konkreta åtgärder. Ett särskilt tidsbegränsat *kreditstöd* för den svenska sjöfarten i form av statliga kreditgarantier på 500 mkr skall lämnas. Kreditstödet skall vara kortfristig med maximal löptid om fem år. Genom kreditstödet förutsättes svenska rederier klara eventuella tillfälliga likviditets-svårigheter på grund av rådande mycket svaga fraktmarknader utan att tvingas till affärsmässigt felaktiga fartygsförsäljningar.

I anslutning till vad flaggutredningen kom fram till föreslås statsbidrag till sjöfolkets *hemresor* för de närmaste två åren. Statsbidraget skall utgå till 30 % av rederiernas totala resekostnader. Resekostnaderna för Salénrederierna beräknas 1977 uppgå till 9–10 mkr, varför ett statsbidrag om cirka 3 mkr kan väntas utgå för vår del.

Den stora frågan om utflaggning föreslås i propositionen bli behandlad av branschutredningen. I avvaktan på dennas förslag skall utflaggningsfrågan styras av en lag som tidsbegränsats till utgången av juni 1978. Lagen innebär att försäljning av svenskt fartyg till utlandet får ske enbart efter vederbörligt tillstånd från myndigheterna. Vid tillståndsgivningen skall följande gälla:

1. Rena försäljningar

Rena försäljningar utan bevarat svenskt driftsinflytande får som tidigare nämnts anses som ett normalt inslag i rederiverksamheten och ett sätt att

finansiera nyanskaffning av fartyg. Tillstånd bör alltså på samma sätt som idag ges till sådana försäljningar.

2. Försäljning till utlandet med bevarat svenskt driftsinflytande — s k utflaggning

Lagförslaget innebär att utflaggning i vissa situationer skall tillåtas. Vid denna prövning skall hänsyn tas till huruvida utflaggningen är till gagn för svensk sjöfart — som exempel kan nämnas fall där utflaggning är nödvändig för att ett svenskt rederi skall undvika protektionistiska åtgärder eller kunna ingå i visst internationellt samarbete. Vidare skall utflaggningens effekt på sysselsättning och effektivitet inom sjöfartsnäringen och på de ombordanställdas förhållanden beaktas — som exempel kan nämnas att utflaggning normalt bör tillåtas om det utflaggade fartyget kan ersättas med ett annat fartyg under svensk flagg, som ur sysselsättningssynpunkt är likvärdigt med det utflaggade.

3. Utflaggning till bekvämlighetsflagg

Utflaggning får enligt lagen ej ske om detta strider mot väsentligt *allmänt* intresse. Härmed avses i huvudsak utflaggning till bekvämlighetsflagg, vilket myndigheterna anser bör ske mycket restriktivt med hänsyn till Sveriges ståndpunktstagande i olika internationella sammanhang. Även här bör emellertid möjligheter finnas till olika lösningar i det konkreta fallet. Två viktiga förutsättningar för utflaggning till bekvämlighetsflagg anges i propositionen:

- den fortsatta driften skall ske under förhållanden som är godtagbara utifrån svenska värderingar och Sveriges internationella åtaganden när det gäller säkerhet, miljö, social trygghet och fackliga rättigheter för de ombordanställda

- de garantier som avkrävs i detta sammanhang måste ta hänsyn till att flagglandet inte utövar effektiv tillsyn över fartyget.

Tillstånd till försäljning av fartyg till utlandet inhämtas från Kommerskollegium, som skall samråda med Riksbanken och i vissa fall Sjöfartsverket. I fråga av principiell art, såsom utflaggning till bekvämlighetsflagg eller när de ombordanställdas organisationer motsatt sig utflaggning, skall avgörande träffas av regeringen. Det förutsätts att de anställda genom lagen om medbestämmanderätt torde komma att få inflytande i dessa frågor.

Med tanke på alla de oklarheter som råder beträffande tillämpningen av medbestämmandelagen samt regering-

ens sätt att behandla exempelvis Björn Ragne-fallet, som ännu efter ett halvår från ansökan om utflaggning ej är avgjort, blir man tveksam inför hur den nya lagen skall fungera i praktiken.

Det är alltså ett ganska suddigt besked vi nu fått av vår regering i denna för näringen så viktiga fråga. Egentligen är det inget besked alls. Dessutom har man avstått från att svara på ytterligare ett antal frågor och i stället tillsatt en utredning. Det kan nog vara befogat att få en branschutredning men det är inte försvarligt att i den gräva ner frågor som borde besvarats nu. När utredningen äntligen blir klar, kommer mycket skada att redan ha skett.

Som VD för Salénrederierna anser jag det befogat att mot denna bakgrund för personalen redogöra för ledningens inställning i denna fråga. Därefter får var och en göra sina egna reflektioner.

I vår flotta ingår en lång rad fartyg som med dagens dåliga fraktmarknader gör dem oekonomiska under svensk flagg. Vi gör idag stora förluster på dessa fartyg. 1976 gjorde vi driftsförluster på cirka 90 mkr, 1977 blir det t o m mer. Så kan vi inte fortsätta.

Jag har lagt fram ett program avseende försäljning eller utflaggning av dessa fartyg snarast. Det blir en bedömning från fall till fall som får avgöra om vi kommer att ansöka om utflaggning för dessa fartyg eller om de kommer att säljas till tredje man. Försäljning nu till tredje man bör dock undvikas, då vi dels får dåligt betalt idag, dels därmed ger våra konkurrenter billiga fartyg. Det är dubbelt illa.

Utflaggning kommer i huvudsak att bli aktuell i tre typfall. För det första samarbetsprojekt, exempelvis typ Safina i utvecklingsländer eller vårt kylbåtsrederi på Filippinerna, för det andra temporär utflaggning i väntan på att äldre fartyg skall kunna säljas i en bättre marknad och för det tredje mer långsiktig etablering av sjöfart under konkurrenskraftig flagg.

Det program jag nämnt om innebär i princip en omstrukturering av vår flotta under svensk flagg. Kvar skall vara stora, effektiva enheter, i vilka vi skall sträva efter en bra ombordmiljö.

Den föreslagna utflaggningen och försäljningen av fartyg skulle inte märkbart reducera antalet arbetsplatser. Salénrederierna har f n 11 fartyg i order för leverans under de närmaste åren, så nog bör det finnas arbetstillfällen. Om några fartyg kan överföras till bekvämlighetsflagg, kan även där i avsevärd utsträckning sysselsättning beredas för våra ombordanställda. För

närvarande motsätter sig dock fackförbunden detta.

Det är alltså ingen omedelbar fara för jobben, men på sikt kan den trångsynt-
het och bristande insikt i sjöfart som
avslöjats genom många inlägg i utflagg-
ningsdebatten komma att bli förödande.
Vi hindras att expandera inom
många viktiga områden av sjöfarten
och vi hindras att driva en del av vår
flotta på samma villkor som våra
största konkurrenter.

Vi har hävdat att om vi får driva en
tredjedel av vår flotta till Internatio-
nella Transportarbetarefederationens
(ITF) villkor — alltså samma villkor
som Sjöfolksförbundet kräver av alla
våra stora konkurrenter men förnekar
oss — kan vi med inkomsterna från
dessa fartyg klara av de höga kost-
naderna för de fartyg som blir kvar
under svensk flagg. En annan hjälp är
att vi accepterar en lägre avkastning på
vårt kapital än vad utländska redare
gör.

Vårt förslag har inneburit att den
utflaggade tredjedelen skulle segla på
ITF-avtal under liberiaflagg, men i
rederier ägda av Salénrederierna. De
som seglar i dessa fartyg skulle åtnjuta
skattefrihet men kvarstå som salénare
med befordringsgång och möjlighet att
när så önskas återgå till svenska fartyg.

De ombordanställdas organisationer
har sagt nej till detta och det innebär att
vi nu slutar att växa och i stället på
längre sikt kommer att minska, då vi
enbart kan operera med svensk flagg i
en smal sektor.

Då alla parter, rederiet, de landan-
ställda, de ombordanställda och staten
skulle få stora fördelar om vårt förslag
kunde accepteras, anser jag det helt
nödvändigt att ta upp vårt förslag till
förnyad prövning. Det försvinner till-
räckligt många jobb i Sverige idag ändå.

Någon undrar kanske varför dessa
frågor är så aktuella nu. Det finns tre
skäl:

1. Liberiaflottan, som så sent som i
mitten på 60-talet var liten, utgör
idag en tredjedel av världsflo-
tten. Det innebär att frakterna på världs-
marknaden speciellt för kontrakt
och time-charter idag sätts av dessa
fartyg och fartyg med liknande
kostnadsbild, t ex greker. Förr
spelade det skandinaviska tonnaget
en viss roll.
2. Under de senaste åren har de svenska
kostnaderna ökat mycket kraftigt
jämfört med våra konkurrenter,
vilket gjort kostnadsgapet betydligt
större.
3. I goda tider kan man leva med denna
skillnad, men i dåliga tider som nu

går det inte. Förlusterna blir för
stora och vi tappar marknader och
kontrakt till andra som samtidigt
genom att alltid tjäna mer än vi
också kan bygga mera nytt än vad vi
kan.

Vår sjöfart är den i särklass mest
exportintensiva av landets näringar.
Det är alltså bara rimligt att vi får ha en
viss del av verksamheten baserad
utomlands.

I sammanhanget kan nämnas att
NJA, LKAB, Vattenfall, OK, Stats-
företag m fl använder fartyg med
utländsk flagg för att de är billigare än
svenska.

Ett annat exempel är statliga Kalmar
Verkstad, som använder ryska fartyg
för att skeppa stora laster järnvägs-
vagnar till Ostafrika. Frakterna betalas
med svenska biståndspengar — våra
skatter — och något annat än nationell
flagg vore otänkbart i andra länder än
Sverige.

Vi som har jobb klarar oss nog, men
vi har skyldighet att lämna efter oss en
näring som kan leva vidare. Det är nu
det krävs klokskap och ansvar hos alla
berörda, så att man inte slösar bort det
arv vi fått att förvalta.

Sture Ödner

Staten övertar Götaverken Saléns beställer 6 kylfartyg

Staten och Saléninvest träffade den
18 mars överenskommelse om att staten
förvärvar Saléninvests aktier i Göta-
verken. Dessutom träffades överens-
kommelse om att Saléninvest hos
Götaverken beställer en serie kylfartyg.
Statens förhandlare har varit landshöv-
ding Erik Huss medan Sture Ödner har
företrätt Saléninvest.

Uppgåelsen innebär, under förut-
sättning av regeringens och riksdagens
godkännande, att staten av Saléninvest
förvärvar resterande 49 % av aktierna i
Götaverken för en köpeskilling om 45
milj. kronor. Götaverken blir på detta
sätt ett helstatligt företag.

Vidare innebär uppgörelsen att Sa-
léninvest hos Götaverken beställer sex
kylfartyg av en ny typ på vardera ca
600.000 cbft. Det första fartyget i serien
skall levereras i början av 1979, medan
det sjätte fartyget levereras i början av
1980.

Ordern är i dagens läge ett välkom-
met beläggningstillskott för Götaver-
ken. Uppskattningsvis motsvarar or-



*Några av huvudpersonerna i uppgörelsen om Götaverken samlade i Saléninvests
styrelserum i samband med undertecknandet av avtal och kontrakt. Fr.v. ses
Erland Wessberg, VD i Götaverken, Sven H. Salén, landshövding Erik Huss,
Clarence Dybeck och Sture Ödner.*

den närmare ett halvt års beläggning
för Arendalsvarvet och Öresundsvar-
vet.

De ekonomiska villkoren för kylbåts-
affären är sådana att de ligger inom

ramen för det stöd som föreslagits av
analysgruppen för vissa varvsfrågor och
som fn är under beredning i regeringen.

Se även sid 8.

Ny kulör på tankflottan

Salénrederiernas tankfartyg har sedan gammalt haft grå utsideskulör. Även däck, som tidigare var målade i olika kulörer, har på senare år målats grå.

Med fartygens växande storlek har möjligheterna till underhållsmålning minskat samtidigt som den har måst inriktas på korrosionsskydd — skönmålningen har successivt bortrationaliserats. För att erhålla bästa möjliga korrosionsskydd har rederiets sju 350.000-tonnare målats med tjärepoxy utan pigment i den för dessa fartyg karakteristiska rödbruna kulören. Några negativa effekter av denna mörkbruna kulör har inte rapporterats — flertalet kommentarer har tvärtom varit positiva eller neutrala.

Tankdivisionen har därför beslutat att använda rödbrun kulör även på

rederiets övriga tankfartyg utan att därför ändra färgsystem. Färgbolagen har ombetts ange vilka färgkulörer som medför möjligheter till "stortillverkning", rationell lagerhållning, internationella leveransmöjligheter etc för att därigenom åstadkomma besparingar för rederiet.

Det första fartyg — vid sidan av 350-orna — som ändrade sin kulör var Sea Scout, som i samband med dockning på Lisnave i slutet av april målade utsidan rödbrun. Därefter kommer turen till resten av flottan i samband med dockningar.

Avsikten är vidare att förutom däck och utsidan även måla bakkott, master, bommar, brädgångar etc i den nya kulören. Inte särdeles vacker, tycker säkert många. Men rationellt.

Kylfartygen av ny "open type"

Sedan slutet av 40-talet har kylfartygens konstruktion inte förändrats i någon större omfattning. De har dock ökat i storlek, blivit snabbare och har fått förbättrad kapacitet i kyl- och ventilationsanläggningarna.

Under senare år har en utveckling skett från styckehantering till enhetslaster inom flera trader, t ex från Kalifornien till Fjärran Östern och Europa. Att utvecklingen inte gått snabbare beror till stor del på att bananhanteringen redan tidigare mekaniserats.

Med de ständigt stigande kostnaderna har kundernas krav på en mer rationell och ekonomisk transport ökat. Salénrederierna har därför under en följd av år studerat alternativa transportsystem och fartygstyper.

De sex nya fartyg som nu beställts och av vilka två skall byggas av Öresundsvärvet och fyra på Arendalsvärvet, är av multipurpose-typ som gör det möjligt att bevara den flexibilitet som alltid varit Saléns styrka inom kylverksamheten. Sålunda är fartygens konstruktion anpassad till såväl styckehantering som högt mekaniserad enhetshantering. Vad det rör sig om är en helt ny, "open type" av kylfartyg, som gör det möjligt att i framtiden lasta och lossa med betydligt färre antal stuvare än idag.

Trots att Salénrederierna inte tror på containertransporter av bananer, citrus och deciduous, som utgör basen för kyldivisionens operationer, ger emellertid de nya fartygens arrangemang möjlighet att lasta ett antal containers. I storlek är de nya fartygen att jämföra med Snow-fartygen.



Sea Scape klar att dockas ut från Lisnave i Lissabon

Styrelse vald i Pensionärsklubben



Nybildade Salénrederiernas Pensionärsklubb utsåg sin första styrelse vid sammanträde på rederiets huvudkontor i mitten av mars. På bilden ses några av styrelsemedlemmarna: fr.v. Folke Hansson, Allan Andreasson (ordf.), Bitte Hedenborg, Laurens Planten och Gustaf Bäckdahl. Fotografen missade tyvärr de återstående två medlemmarna av styrelsen, nämligen Sven Lantz och Folke Malmcrona.

Tidtabell för de nya kylfartygen

NB 266	1/11—31/12 1978
NB 913	1/12 1978—31/1 1979
NB 267	1/2—28/2 1979
NB 914	1/2—28/2 1979
NB 915	1/11 1979—28/2 1980
NB 916	1/1—28/2 1980

Saléninformation på sjöbefälsskolorna

Till de många uppgifter som vilar på bemannings- och utbildningssektionerna vid Salénrederierna hör att varje år besöka landets sjöbefälsskolor för att informera eleverna vid dessa om rederiets verksamhet. Så har även skett under det läsår som nu snart är till ända. Totalt har över 170 elever vid skolorna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Kalmar och Härnösand på detta sätt nåtts av

rederiets information. I första hand har man vänt sig till avgångsklasserna på de nautiska och maskintekniska linjerna men även till fast anställda nautiker, maskinfel och telegrafister i Salénrederierna, vilka f n går på någon av skolorna.

Nästa vårvinter är det dags igen för en ny serie liknande möten.



Av de 60 elever från Sjöbefälsskolan i Stockholm som i april gjorde studiebesök på Salénrederierna ses fr h: Henry Klingström, Karl-Erik Lindberg, Tarja Paasonen, Eva Strömberg, Gustavo

Frödin, Ylva Lindblad, Thomas Petersen, Lauds Wrede, Bo Hydling och Benny Salomonsson samt i mitten Lars-Christer Holm som representerade rederiet.

Salénstiftelsen belönar uppfinnare

Internationella belöningar på vardera minst 250.000 kr skall delas ut till uppfinnare som bidrar till att lösa ekonomiska och sociala problem, särskilt i u-länder. Belöningarna instiftas av Svenska Uppfinnareföreningen och Salénstiftelsen. De första delas ut vid föreningens 100-årsjubileum 1986.

Grundfonden har satsats av Salénstiftelsen, som avsatt 550.000 kronor för ändamålet. Avsikten är att under åren fram till 1986 kontinuerligt göra ytterligare avsättningar, varigenom fonden beräknas att då ha vuxit till dubbla beloppet.

Belöningarna skall avse praktiskt betydelsefulla insatser inom vissa i förväg bestämda behovsområden och den första belöningen avses gälla innovationer som befrämjar skogens återväxt, påskyndar träproduktionen och underlättar ett effektivt utnyttjande av ved i liten skala.

Sven och Dagmar Saléns Stiftelse bildades 1969 genom en donation av framtidne skeppsredaren Sven Salén. Stiftelsen äger 31 % av aktierna i Saléninvest, moderbolag till Salénrederierna.

Stiftelsen har bildats för att främja barns eller ungdoms vård och fostran och utbildning, vård av behövande ålderstigna, sjuka eller lytta samt vetenskaplig undervisning eller forskning.

Stiftelsen har hittills anslagit över en miljon kronor till sociala ändamål — främst ungdomsvård såsom fritidsverksamhet, yrkesutbildning för handikappade, rehabilitering av missanpassade m m — och mer än 5 miljoner kronor till vetenskapliga ändamål.

Styrelsen består av Sven H Salén, ordförande, Sven Brohult, Carl-Göran Hedén, Mats Rehnberg och Christer Salén. Sekreterare är Ivan Holmgren.

Åse och hajen

Både sjöman och artist är Lars Melander från Helsingborg, en ung man med många strängar på sin lyra. Han är både god tecknare och fotograf och den här bilden av mässman Åse Pedersen och den hängda hajen tog han ombord i Snow Flake, där han var lättmatros i slutet av förra året. Hajen hade besättningen lyckats fånga, när fartyget låg i Guineabukten och väntade på order.

Det finns ännu ett påtagligt bevis på att det går utmärkt att kombinera artistisk verksamhet med aktivt sjömansliv. Beviset heter Ulla Zimmerman, som ända tills för ett par år sedan var konstnär på heltid och en mycket uppmärksam sådan. Hon var sedan länge fängslad av sjölivet och vad var då naturligare för henne än att utbilda sig till telegrafist. Det yrket utövar hon numera i kylrederiets båtar och trivs storartat med det. Parallellt därmed arbetar hon på en utställning i Stockholm med motiv från sjön — bl a från m/t Dagmar Salén, som hon jobbat i och gjort ett stort antal studier från.



Åse och hajen

DE-rutan

För att fortlöpande informera om nyheter och aktualiteter kring DE-driften har vi i Salén-Nytt fr.o.m. detta nummer infört en stående rubrik "DE-rutan". Avsikten är att såväl DE-arbetsgruppen som de olika fartygsledningarna här skall kunna sprida information om hur arbetet med DE-driften fortskrider respektive hur man ombord upplever DE-driften.

Avlösningsdatum närmar sig nu snabbt för allt flera medlemmar i de fartygsledningar som tillhör de 4 SNOW-fartyg där DE-driften startades i januari 1977. Det har varit en för alla parter arbetsam men stimulerande igångskörningsperiod.

För att informera den del av fartygsledningarna som nu skall gå ombord om DE-driften och för att utvärdera de erfarenheter som det gångna kvartalet givit anordnades i mars två informationsträffar på Malma. — Det var f.ö. premiär för kursverksamhet på Malma. Även här går således DE-driften före med gott exempel när det gäller kostnadsmedvetande och god miljö i och kring arbetet. —

Vad gäller kostnadsmedvetande så har nu de första budgetutfallen för DE-fartygen börjat komma. Det är ännu alldeles för tidigt att dra några långtgående slutsatser av detta relativt ofullständiga material, men en klar strävan att hålla nere t.ex. förbrukningsartiklar och externt arbete kan redan nu skönjas. Fortsättningen blir både spännande och intressant att följa!

Fartygsledningarna (FL) har börjat en dialog med samtliga våra olika avdelningar på kontoret som vi tror är utomordentligt nyttig för alla parter. Här följer ett litet "spontant" axplock från vår inköpsavdelning.

"Fartyget ilandsänder 12 obrukbara handeldsläckare för livbåtar. Begär samtidigt kostnadsuppgift för



På bilden ses några av deltagarna, fr.v. Sverker Christiansson, Otto Ramsparr, Tommy Liström, Klaus

Holling samt Lars-Eric Cronberg, som ledde de båda informationsträffarna.

reparation respektive nyanskaffning. Total reparationskostnad 300 kr., kostnad för nyanskaffning 1.572 kr. Eldsläckarna repareras och återsänds till fartyget enligt direktiv från FL.

Fartyget rekvirerar 2 ishinkar och uttrycker klart i rekvisitionen att typ reklam avses. Vi köper 2 rostfria ishinkar till en total kostnad av 284 kr. Våldsam reaktion från FL som också föreslår retur och kreditering.

Fartyget rekvirerar bl.a. sängöverkast. Innan beställning sker meddelar vi FL att överkast av samma typ som erhöles vid fartygets utrustning kostar ca 105 kr/st, neutrala överkast kostar ca 37 kr/st. FL väljer det sistnämnda alternativet.

Fartyget rekvirerar vidare 15 hänglås enligt fartygets låssystem ASSA. Vi meddelar FL att hänglås enligt befintligt låssystem kostar 61 kr/st samt att hänglås enligt separat låssystem ABUS kostar 25 kr/st. FL väljer hänglås enligt befintligt låssystem men minskar kvantiteten till 10 st efter inventering ombord.

Vi har haft många episoder av nu nämnt slag, både positiva och negativa för de olika avdelningarna, men det primära är ju dock att respektive FL visar ett kostnads-tänkande som aldrig tidigare."

Avslutningsvis kan nämnas mera som en kuriositet men som ändå visar den "spirit" som nu genomsyrar DE-driften och som konsekvent genomförs i smått som stort kan komma att innebära att vi även i fortsättningen framgångsrikt kan hävda oss i den internationella konkurrensen med en del av vårt tonnage under svensk flagg. — En av våra duktiga "hökare" hjälpte till att proviantera för en av träffarna på Malma. Varuhuset sålde även porslin varvid ifrågavarande medlem av FL plockar upp en kaffekopp och säger "Varför i herrans namn får vi ombord kaffekoppar a kr. 10:—/styck när man kan köpa snygga koppar i närmaste varuhus för halva det priset?"

Bengt Lidén

America's Cup:

Taube-koncert i Scandinavium

Förberedelserna inför det svenska deltagandet i höstens seglingar om America's Cup är mångahanda. De försiggår på tre plan: det rent sportsliga, där Pelle Pettersson håller i de flesta trådarna, på det kommersiella och det kulturella planet. Vad det sistnämnda beträffar, anordnas redan den 2 juni en unik "Havskoncert" i Scandinaviums väldiga arena i Göteborg med deltagande av bl.a. Sven-Bertil Taube, som då gör

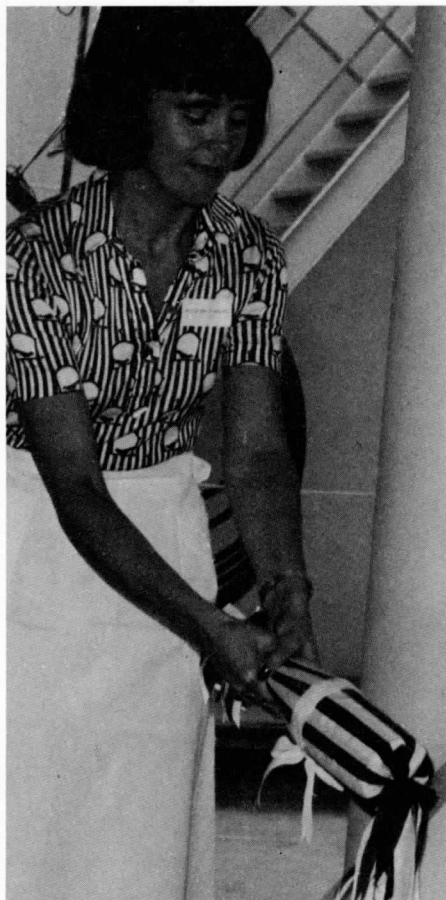
ett av sina numera mycket få svenska framträdanden, samt Ulf Björlin och Storans orkester.

Senare i höst kommer Sven-Bertil och Ulf Björlin att turnera med samma program i USA, bl.a. i Washington, New York, Detroit och Minneapolis. Programmet upptar verk av Evert Taube, Bellman och Blomdahl samt av Händel och Wagner. I Amerika skall de båda svenskarna turnera tillsammans med

välkända orkestrar, exempelvis Philadelphia Symphony Orchestra vid en konsert i Saratoga. Men först är det alltså göteborgarnas tur.

Tor Line och GKSS (Göteborgs Kungl. Segel Sällskap), vars ordförande är Christer Salén, är starkt engagerade i "Den svenska utmaningen" om America's Cup. Och den svenska tävlingsbåten, som för några månader sedan döptes till "Sverige" av drottning Silvia, skall i sommar fraktas över till Amerika med ett av Salénrederiernas fartyg — vilket är ännu så länge inte bestämt.

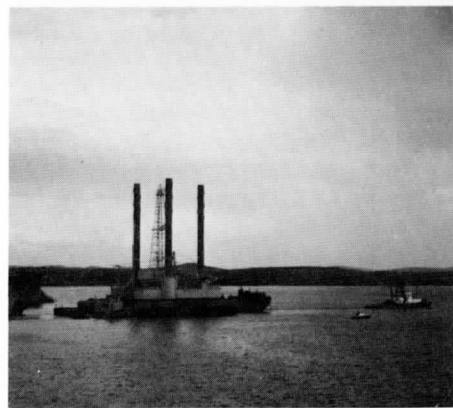
Salenergy II på väg till Mexikanska golfen



Salenergy II döptes av fru Eva Salén.

Som vi meddelade i förra numret av Salén-Nytt döptes Salenergy II den 29 januari vid Bethlehem-varvet i Singapore. Därefter har plattformen utrussats och är sedan den 13 mars under bogsering till Mexikanska golfen, där den kommer att sysselsättas i sitt första uppdrag.

Bogseringen den cirka 11.600 långa vägen från Singapore går via Suezkanalen och Medelhavet till destinationen i Mexikanska golfen. Under bogseringen är plattformen lastad på en pråm, som i sin tur dras av en bogserbåt. Farten är i genomsnitt något över 9 knop. Bogserfartyget, vars namn är Suahili, har en maskinstyrka av ca 10.000 hkr och pråmen, Sea Camel 393-är 120 x 40 x 7,5 meter. Under bogseringen är plattformen bemannad med 14 personer. Ansvarig ombord är en f d Salén-elektriker, Heinrich Lechner, som f ö efter framkomsten till USA blir kvar i Salén Offshore Drilling Co. AB:s tjänst. Enligt planerna passerade det märkliga ekipaget Suezkanalen första veckan i april och hade därför ytterligare en månad kvar till den slutliga destinationen.

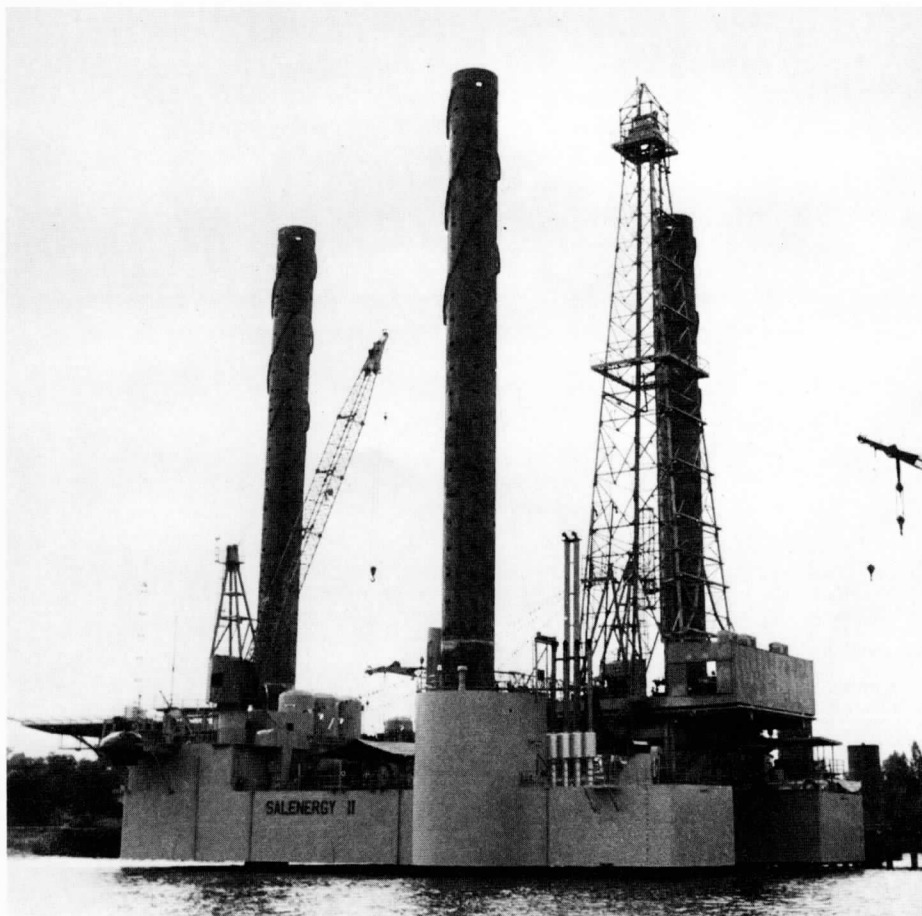


Plattformen är lastad och den långa bogseringen från Singapore till USA har börjat.

Kontrakt om plattformens sysselsättning har slutits med det amerikanska oljebolaget Amoco avseende borring av två hål, vilket beräknas ta mellan 6 och 9 månader. Amoco avser att borra dessa hål i området Ship Shoal Block 84.

I och med att Salenergy II i maj/juni har kommit fram till Mexikanska golfen och där påbörjat borringarna för Amoco, kan man konstatera, att den första målsättningen för Salén Offshore Drilling Co. AB har uppnåtts, nämligen dels att fullfölja byggandet av de båda plattformarna och att skapa nödvändig organisation för deras drift samt att teckna de första sysselsättningskontrakten. Värt att uppmärksamma är också, att bolaget som hittills enda i världen och som nybörjare i en svårhanterlig bransch lyckats etablera sig med två plattformar i den eljest av USA helt dominerade marknaden i Mexikanska golfen. Det hela har skett på två år, en förhållandevis kort tid. Det innebär också att Salén Offshore Drilling Co. skapat sig en bas för vidare utveckling av verksamheten.

Under den tid de båda plattformarna byggts i Beaumont resp. Singapore har Salénrederiernas tekniska avdelning samarbetat med Salén Offshore Drilling vad gäller inspektion av skrov samt maskin- och elinstallationerna. Inspektörerna Erling Blixt, Björn Dahlström och Kari Mattsson har på plats utfört ett mycket krävande och uppskattat arbete.



Salenergy II i det närmaste klar för leverans.

7:e och sista 350.000-tonnaren levererad

Den 10 mars levererades t/t *Sea Song*, nybygge 557, från Kockums till ett partrederi med Saléninvest som huvudintressent. Efter leveransen avgick fartyget mot Persiska Viken.

Sea Song är det sista fartyget i serien om sju likadana 350.000-tonnare som i början av 70-talet beställdes vid Kockums, samtliga med Saléninvest som huvuddelägare. Saléninvestkoncernens totala engagemang i de sju fartygen uppgår till 64,4% av det totala kontraktsheloppet.



Sea Song döptes av fru Catharina Palmstierna, maka till direktör Jacob Palmstierna.

Fartygets längd överallt är 362 m, bredden 60 m och djupgåendet 22,3 m. Fartyget drivs av en ångturbin på 40.000 hästkrafter (29,4 MW). Den totala lastvolymen uppgår till 442.000 kbm fördelade på 29 tankar.

Navigation och styrning sker med hjälp av Kockums bryggdatorsystem. Till datorn är kopplade system för dödräkning, automatisk Decca-navigering, storsirkelnavigering. En satellitmottagare är direkt ansluten till datorn.

Sea Song är utrustad med Kockums Cargo Handling System. För lasthanteringen finns också en Loadmaster On-Line Computer. Med On-Linesystemet omvandlas automatiskt avlästa tanknivåer till vikter i tankarna. Loadmastern beräknar också långskeppspåkänningarna i skrovet samt presenterar

dess på visarinstrument. Genom att systemet arbetar on-line, dvs med de aktuella tanknivåerna och motsvarande vikter, minskar risken för misstag och felkalkylering.

Sea Song är liksom systerfartyget *Sea Saga* utrustat med Kockums Alarm System. Systemet ersätter den tidigare svåröverskådliga alarmpanelen (ca 250 alarmindikatorer) med en bildskärm kopplad till Kockums maskindatorsystem. På bildskärmen, som finns i maskinkontrollrummet, kan eventuella alarm utläsas i kronologisk ordning vilket tidigare var omöjligt. Datorn lagrar alarmen i sitt minne och används vid efterkontrollen för analys av händelseförloppet. I systemet ingår också en tvåkanalskrivare, som bl a används för att studera långsamma förlopp och iakttaga trender och därigenom på ett tidigt stadium bedöma hur t ex temperaturen i ett lager kommer att utvecklas.

Även besättningsutrymmena håller mycket hög standard. Den ca 35 man starka besättningen delar på en inredningsyta av 2.000 kvm. Hytterna är inredda med heltäckningsmattor och

TT SEA SONG Newbuilding No 557

L.o.a.	362.59 m
L.p.p.	350.00 m
beam	60.00 m
draft	22.36 m
DW	357,100
cargo space, cbm	442,000
pump capacity, cbm/h ...	4X5,500
Kockums-Stal-Laval steam turbine SHP	40,000
	(29,400 kW)
at rpm	86
speed, knots	15.5

separat våtutrymme samt har plats för en extra säng för eventuellt medföljande anhörig. För fritiden ombord finns bastu, hobbyrum, bordtennisrum, gymnastiksal, swimmingpool och biograf. Vidare finns fyra färgtevemottagare för såväl direktsända program som för kassettprogram.

Sea Song är byggd till högsta klass i Lloyd's register med beteckningen +100 A1, Oil Tanker, + LMC, UMS, IGS.

Saléns sju 350.000-tonnare

Byggnadsnr	Fartygets namn	Tdw	Beställd	Levererad
546	Sea Saint	350.770	1972	29/11 1974
547	Sea Scape	350.770	1972	19/3 1975
548	Sea Stratus	350.770	1972	29/5 1975
549	Sea Symphony	350.770	1972	26/9 1975
552	Sea Serenade	351.460	1973	26/5 1976
556	Sea Saga	351.460	1973	3/1 1977
557	Sea Song	351.460	1973	10/3 1977



Bostadsstandarden är hög i *Sea Song* och de övriga sex 350.000-tonnarna. Så här ser överstyrmannens daghytt ut.

Kontorsanställda besökte Sea Song

Mycket uppskattat blev ett besök i Malmö som de landanställda i Stockholm bjöds på medan Sea Song ännu låg vid kaj vid Kockums efter leveransen.

200 hade tackat ja till inbjudan, och med hälften på morgonen lördagen den 12 mars och andra hälften några timmar senare avreste de glada resenärerna från Arlanda till Sturup f v b till Kockums och Sea Song.

Utmärkt väl hade besöket planerats, och med 7 sakkunniga ciceroner, som

startade från var sin position ombord med ett drygt dussin nyfikna landkrabbor visades dessa omkring i den imponerande supertankern.

Ytterst få av besökarna hade väl möjligheter att förstå den tekniska utrustningens funktion, men alla kunde få ett intryck av hur långt utvecklingen har gått i modern sjöfart. Lättare var det att bedöma arbets- och fritidsslokallerna för fartygets personal.

Vackra och välutrustade hytter, mässar, matsalar med god konst och

vackra textilier. Biograf, bordtennisrum och simbassäng till personalens förfogande, allt besågs och uppskattades.

Kockums bjöd på lunch, resp. middag i den nya just invigda personalmatsalen, och i sista stund — det var svårt att slita sig från den fascinerande visningen — gick bussarna i retur med mycket nöjda salénare, som varmt uppskattade den goda interninformationen.



Genom SN framföres ett hjärtligt tack till rederiledningen och alla som i övrigt medverkat till att personalen fick tillfälle att flyga till Malmö och se Sea Song. För stora flertalet av oss — de flesta hade aldrig tidigare sett eller varit ombord i ett så stort fartyg — blev resan en minnesvärd och spännande upplevelse.

Anställda i Salénrederierna

SK 151 och SK 157 var praktiskt taget helt fyllda av salénare



En trivsam hörna, med swimmingpool utanför fönstren



Maskinchefen Gunnar Larsson demonstrerar sitt revir



Här demonstreras pannorna. — Imponerande



Vad har man här i tankarna?

Loviks-träff

I april var återigen anställda från rederiets fartyg och från kontorssidan samlade till informationskonferens på Lovik. Programmet omfattade som vanligt föredrag, instruktion och diskussioner rörande en lång rad aktuella frågor.

I samband med konferensen samlades deltagarna till gemensam middag i rederiets personalmatsal, där Sture Ödner informerade om situationen för rederiet idag. Clarence Dybeck delade ut rederiets minnesgåvor till följande ombordanställda som ett bevis på uppskattning för deras långa, trogna tjänst i rederiet: befälhavare K.I.M. Andersson, telegrafist Erkki Reivilä, befälhavare Allan Englund, maskinchef Odd Andreassen, ekonomiföreståndare Claes Jansson, båtsman Krister Gabrielsson-Spens och båtsman Kurt Jennersson.

Följande ombordanställda deltog i informationskonferensen: Jan-Olof Nilsson, Björn Lindström, Sixten Persson, Frank Sundström, Odd Andreassen, Nils Cassel, Bo Wideman, Rolf Nyman, Karl Gustav Olsén, Rune Nilsén, Åke Eskilsson, Göran Serngard, Klas-Bertil Hermansson, Josef Träger, Magnus af Forselles, Börje Lundgren, Erling Rasmusson, Lars Örne, Benny Jörgensen, Hemming Lehti, Ebbe Heidenholm, Fredric Andersson, Sven Fredriksson, Gösta Rogström, Thomas Lauritzen, Erik Söderqvist, Tommy Wilhelmsson, Antoni Kruus, Per



Bosse Sundblad gjorde stor lycka, när han vid Loviks-middagen framförde ett knippe av sina egna fyndiga visor och andras.

Lange, Eigil Mikkelsen, Stig Rönngren, Pentti Kinnunen, Folke Olsson, Eva Bellander, Frank Karlström, Werner Svensson, Åke Thomasson, Tommy

Björnhed, Arne Karlström, Christer Nilsson, Juha Lehtonen, Kurt Andersson och Lars Olof Nilsson.

Gamla vänner möts: fru Dagmar Salén, maka till framlidne skeppsredaren Sven Salén, och K.I.M. Andersson träffades i samband med Loviks-middagen och hade då många roliga minnen att berätta för varandra om gångna tider i Salénrederierna. "KIM" hade 39 års tjänst bakom sig i rederiets fartyg när han nyligen gick i pension. Det skedde samtidigt som Sea Song levererades, ett av de många fartyg som han för rederiets räkning övervakat på Kockums och andra varv.



Tor Scandinavia expofartyg

Nästa höst och vinter kan svenska exportföretag delta i en ny och avancerad framstöt för europeisk export på världsmarknaderna. Det sker genom en flytande utställning ombord Tor Scandinavia, som för ändamålet hyrts av arrangören, det danska företaget Interferry. Utställningen har döpts till World Wide Expo.

Starten sker i Amsterdam den 10 januari. Under månaderna därefter besöker Tor Scandinavia viktiga handelscentra i Japan, Kina, Sydostasien, längs Indiska Oceanen och Periska Viken. Den totala seglingsperioden är uppdelad på 5 enkelresor, var och en på

ca 2 veckor. Detta ger exportfirmorna möjlighet att rikta in sig på en eller flera marknader.

Bildäcken ombord byggs om till funktionell utställningsyta med plats för 250 montrar om vardera 15 kvm. Utställaren hyr monter, frakt av kollektionen, inredning av montern, flygresan från Sverige till den aktuella avgångshamnen och åter från resmålet, allt är inkluderat. Mat och hytt under tiden ingår också. Erbjudandet går ut till 24 europeiska länder.

World Wide Expo kan bli den största intereuropeiska exportaktion som någonsin genomförts. Den ekonomiska

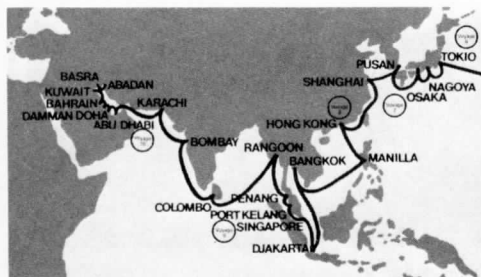
basen skapas genom medverkan av A/S Kjöbenhavns Handelsbank.

S & W Marin säljer elektronik till Japan

Mellan Salén & Wicander Marin AB och Nittan Company Ltd, Tokyo, har undertecknats ett licensavtal på produktion och försäljning av Salwico-Strömbergs brand- och gasvarnarsystem.

Salén & Wicander Marin AB har under mer än 15 år utvecklat och marknadsfört sina gas- och brandlarmsystem på den internationella marinmarknaden. Sedan 1971 sker viss detaljtillverkning hos OY Strömberg AB, Vasa, Finland.

Genom licensavtalet får Salén & Wicander Marin AB goda möjligheter att effektivt bearbeta den stora japanska marinmarknaden. Japan tillverkar i stort sett hälften av världens fartygstonnage.



På kartan är Tor Scandinavias route inritad. Som synes kommer ett mycket stort antal hamnar och länder att besökas.

En lasthanterares dag

Av C.O. Andersson

Det börjar i Panama City med en ilsken telefonsignal och en spansk röst i telefonluren, som snackar något om "cinco", vilket är detsamma som att man skall rulla sig ur sängen. Ut till rakgrejorna och duschen! Knappt är detta klart, förrän det knackar på dörren. Utanför står senor Gomez, Cobapas leende direktör, och undrar om allt är OK. "See you downstairs in five minutes" hasplar man ur sig, stänger dörren och får på sig kostymen. I bottenvåningen möter man senor Gomez vid frukostbordet. Lite toast och kaffe och så bär det av mot flygfältet och sjuplanet till David, där Cobapa har sitt huvudkontor och där senor Gomez härskar.

Flygturen över Panamas sumpmarker mot Stilla Havet går utan missöden. Förutom senor Gomez har jag sällskap med senor Conte, som är chef för Cobapas agenter, Pacific Ford, och en cargosurveyor som heter Price. Från flygplatsen fungerar senor Gomez som taxichaufför, och strax efter kl. 8 sitter vi vid konferensbordet i senor Gomez rum.

Det meddelas att M/S Nordland, som vi skall besöka, kommer till Armuelles kl. 17. På vägen dit skall vi titta på Cobapas bananplantager och några packningsstationer, där lasten till Nordland packas.

Klockan ett hämtas vi på vårt hotell av senor Gomez som sköter biltransporten med den äran. Nu är även senorita Gomez, åtta år, med. Full fart norrut i ca en timme och så hamnar vi vid gränsposteringen mot Costa Rica. Gränsen skulle inte passeras. Senor Gomez och senorita Gomez återvänder i sin bil till David och vi tjänsteutövare flyttar över i en väntande jeep.

Ut i bushen

Så bär det av mot "bushen". Först får vi se hur man gräver ett fyra kilometer långt dike för att leda vatten från en flod till plantagen. Vattentransporten i diket skall skötas av Flygt-pumpar från Sverige. Sedan skall vattnet distribueras med tillsatta gödningsmedel ut över bananplantorna. Vägen till diket går över ängar och är i skumpigaste laget. Efter titten på diket bär det av tillbaka och så in på en dammig, icke fullt så skumpig väg. Dammet står som en sky efter oss. Det yr också in i jeepen och fastnar i hår och svett. Dagen är solig och varm. Plötsligt är vi helt omgivna av bananträd med bananstockar i alla olika utvecklingsstadier, en del försedda med perforerade plastpåsar och band i olika färger, andra utan.

Vi kommer fram till en träbyggnad av äldre amerikansk stil, som fungerar som något slags mäss. Där bjuds vi på kyld papaya och coca cola att skölja ner det värsta dammet med. När detta är gjort



Nedskärning av bananhandskar.

får vi se hur det går till att skörda bananer. En machetebeväpnad panamenier hugger ned bananplantan, som viker sig så att bananstocken hamnar på en annan plantagearbetares axel. Så hugger man av blad och stjälk och släpar in dem att ruttna runt rötterna på de närliggande plantorna. En ny planta, ca en och en halv meter hög, från samma rot som den fällda plantan skall nu på samma ställe producera en ny bananstock. Den plantage som vi besöker är Cobapas äldsta och 30 månader gammal. Moderplantorna kommer att användas i 15—20 år och ge 20—30 stockar bananer vardera innan det är tid att nyplantera.

Eget hus för 13.000

Vi visas på en liten by med nya hus som byggts för arbetarna, vardera med två sovrum och kök. Ett sådant hus kostar ca 3.000 dollar (13.000 kronor). En arbetare med familj flyttar dit, betalar 15 dollar per månad och är efter ca 20 års anställning ägare till huset. Slutar han sin anställning tidigare, betalas hans insats tillbaka till honom.

Till packningsstationen kommer bananstockarna in hängande i en miniatyrlinbana som går kors och tvärs emellan bananplantorna och slutar vid packningsstationen. Varje packningsstation har sitt linbanenät.

När en stock kommer till packningsstationen tas den först om hand av en man, som med en specialkonstruerad kniv skär loss "handskarna" och slänger dem i ett stort kar med vatten. På andra sidan av detta kar står män och kvinnor

och plockar upp handskarna, skär bort dåliga bananer, delar handskarna om de är för stora och lägger dem vidare på ett transportband. Längs detta står packarna och över dem löper en linbana med vilken kartonger och lock åker runt i en aldrig sinande ström. Packaren rycker åt sig en kartong, i vilken ligger ett ark omslagspapper och en perforerad plastpåse. Pappersarket trycks ner i botten på kartongen, plastpåsen öppnas, nedsättes i kartongen och kränges utanpå densamma, sedan plockas bananer från bandet så att kartongen som står på en våg blir full. Vikten justeras till ca 22 kg. Plastpåsen snos ihop om bananerna och packaren rycker åt sig



Järnvägen till Armuelles löper rakt genom de väldiga plantagera.

ett lock från linbanan, sätter på det och skjuter iväg kartongen på en rullbana mot en närliggande järnvägsvagn, där villiga händer stuvar in den bland andra, tills vagnen är full och dras iväg för koppling till tåget mot Armuelles.

Bananer av fin kvalitet

Jag kan konstatera, att de bananer, som skördats för Nordland, verkar vara av god kvalitet och ej ha skördats för sent. Vi besöker ytterligare tre packningsstationer, där lika fina bananer packas för lastning på Nordland och fortsätter sedan mot Armuelles.

Vid 7-tiden på kvällen är Nordland förtöjd i Armuelles och vi kan gå ombord och tala med kapten Spieler och hans chief om detaljer beträffande lasten av frusen saft och bananer.

Vid 21-tiden sätter lastningen i gång. De första bananerna som kommer är ca 36 timmar "gamla" och har stått i järnvägsvagnarna och blivit varma. Termometern visar 92°F. Men banankvaliteten är till synes god. Kvalitetskontrollanterna är nöjda. Så småningom kom "nyare" frukt och då var temperaturen 82—84°F.

Strax före midnatt är det dags att återvända med bil till David. Jag tar en härlig dusch och sover gott efter en lång och arbetsam, men mycket intressant dag.

Kyl

Aktiviteten på kylmarknaden är fortfarande stor. Dock har vi under de senaste veckorna märkt en viss avmattning på grund av minskade fruktskeppningar från södra hemisfären som en följd av minskade exportkvantiteter. Knappheten på tonnage framför allt i Atlanten har resulterat i att Marocko har tvingats betala betydligt högre frakter än väntat för sina citrusskeppningar till Ryssland.

Sysselsättningsläget för vår egen flotta är mycket gott och med förväntade stora skeppningar av citrusfrukter från Californien under de närmaste månaderna räknar vi ej med några problem under maj och juni.

Fortfarande är det för tidigt att uttala sig om kommande lågsäsong men med vår möjlighet att trimma flottan bör vi ej bli alltför starkt påverkade av eventuella marknadsnedgångar.

Tank

Den låga aktiviteten under april månad har pressat frakterna för ULCC/VLCC till absolut bottennivå som orsakats av alltför stort utbud av japanskt tonnage som underbjudit varandra. Flertalet skandinaviska rederier har tagit en avvaktande hållning och ankrat upp för att vänta på förbättrade frakter i maj/juni. Upplagt

tonnageöverskottet märkbart och efter sedan föregående rapport och är nu ca 27 milj ton. Uteblir den förväntade fraktförbättringen i maj kommer med all sannolikhet uppläggningsarna åter att öka.

Persiska Viken

Frakterna för VLCC-tonnaget har sjunkit från toppnoteringen WS 32,5 för Sea Splendour i mitten av mars månad till den av japanska rederier allmänt accepterade bottennoterade "conference-frakten" WS 21. En kuwaitisk 390.000-tonnare accepterade WS 17,5 för franska befракtare, medan en grekisk 340.000-tonnare kunde förbättra med 2 poäng och erhöll WS 19,5 för amerikanska befракtare.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Även inom denna lastningssektor är tonnageöverskottet märkbart och efterfrågan på tonnage mycket ojämn. 80/90.000-tonnare har därför endast kunnat uppnå WS 40/45.

Karibiska Havet

Det har varit mycket liten aktivitet inom detta lastningsområde. 40.000-tonnare har fått laster till amerikanska atlanthamnar till WS 90/95.

Periodmarknaden

Oljebolagen har den senaste tiden visat allt större intresse för modernt tonnage upp till 80.000 ton dw. Ett flertal VLCC på perioder upp till 5 år har EXXON/Mobil fraktat till frakter som motsvarar ca WS 32,5 för fem år. Hess har förlängt Regina 228.837 tdw 15 knop på 130 ton fuel för 12 månaders timecharter till \$ 0,62, vilket med ett bunkerpris av \$ 80 per ton motsvarar WS 30,5.

Torrlast

Marknaden befinner sig fortfarande i ett bottenläge och någon förbättring inom den närmaste tiden kan icke skönjas. Det är framförallt stålindustrins prekära läge som trycker ned frakterna och pessimismen är ganska stor för resten av detta år.

Spannmålsfrakterna Gulf/Ara för Panmax size pendlar kring US\$ 5.00. Icke heller i Far East märks någon optimism för de närmaste månaderna. Kineserna lär ha haft en dålig skörd och man räknar med ökad import av spannmål. Sydafrika har haft en mycket bra majsskörd och förutser ökad export.

Svedels konventionella trafik på Ostafrika har god lasttillgång och även ro/rotrafiken på Jeddah visar bra lönsamhet.

Uppåt igen för Cargolux

Cargolux fortsätter att expandera. Under 1976 avverkades 270 miljoner tonkilometer, vilket var en ökning från föregående år med 16 %. Totalt fraktades 36.000 ton gods med bolagets flotta bestående av 3 DC-8:or och 3 CL-44:or.

Flera nya områden trafikerades under 1976, bl a Saudi-Arabien samt Kina och Vietnam, dit ett stort antal flygningar genomfördes med varierande slag av last.

Märklig transportinsats

Cargolux genomförde för en tid sedan en märklig transportinsats. En lastoljekondensator värd 7 miljoner kronor skulle fraktas till det kanadensiska tankfartyget Shanghnessy, som hade fått sin kondensator förstörd när hon låg i Persiska Viken. Lossningen av oljelasten i destinationshamnen Singapore äventyrades, och rederiet vände sig

till den japanska tillverkaren — som emellertid behövde två månader på sig för att leverera en ny lastoljekondensator. Så vände man sig till Svenska Turbin Service, som lovade klara jobbet lagom till ankomst Singapore. Ett Cargolux Herkules-plan byggdes om något för att kunna ta den skrymmande

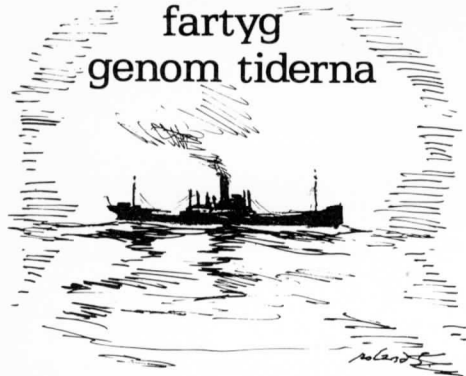
och 13,5 ton tunga kondensatorn. Denna var på plats i Singapore ett par dygn innan fartyget nådde fram tid.

Ännu en gång hade Cargolux anledning att hänvisa till sin internationellt numera ganska väl kända devis: "You name it, we fly it".



En CL-44 och en DC-8 tillhörande Cargolux lastar på Findel Airport, Luxemburg

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Under ovanstående rubrik och — som väl de flesta torde lagt märke till — Roland Svenssons vignett fortsätter vi här presentationen av rederiernas fartyg från 1915 och framöver.

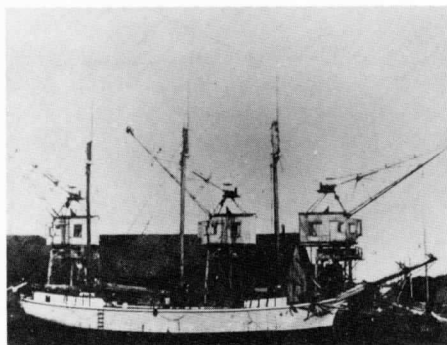
Också i fortsättningen mottar vi tacksamt alla kompletterande uppgifter, som läsarna kan lämna om de fartyg som här publiceras. Karl Osterman, Klubb Maritim i Malmö, har lämnat oss följande extra data om fartygen ROBUR och IDA, som presenterades i förra numret.

Robur

- 1955, meddelar Murbruksfabriken, att MURBRUKET 18 ligger vid Ragnhildsborgs varv för eventuell upphuggning.
- 1959, meddelar fabriken, att fartyget avföres, då det är i alltför dåligt skick för att kunna repareras.

Ida

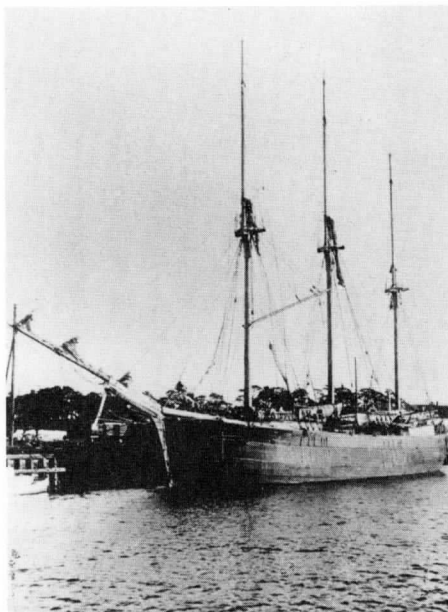
- 1931, Den sista lasten bestod av 106 ton potatis och 182 tomat på däck. Troligen förläste hon i dålig sikt vid grunden och skären öster om Landsort. Likfynd gjordes på Mellsten, öster om Måsknuv.



Jakob (1918–1920)

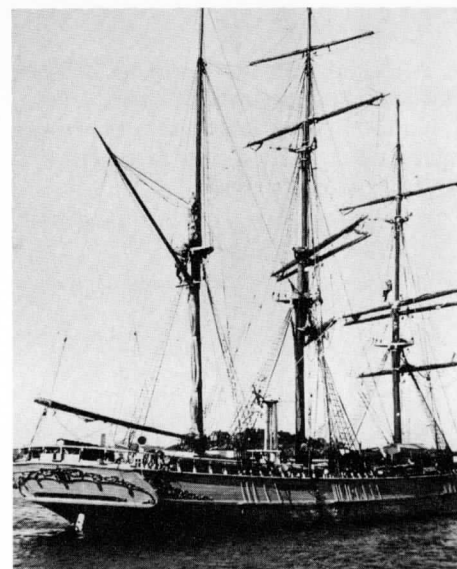
- Tremastskonert, byggd 1891 i Neu-Salis, Ryssland.*
Tonnage: 342 brt, 290 nrt, 550 tdw.
Reg.nr: 5457
 Byggs för en skeppsredare G. Osolin i Riga, Ryssland, och namnet stavades på den tiden *Jacob*.

- Vid sekelskiftet utökades rederiet till att omfatta Bröderna M & J Mikelson samt bröderna J & G Osolin i Riga.
- 1913, inköpt till Sverige av skeppsredaren C.G. Grönstedt i Norrtelje och namnet stavades nu *Jakob*.
- 1917, såld till C.W. Svensson, Kalmar.
- 1918, mars, såld till Rederi AB Gothia (Sven Salén), Göteborg.
- 1920, aug., avyttrades skutan till S. Levy & M. Benjamin, South Shields, Storbritannien, varvid namnet ändrades till *Paix*.
- 1938, struken ur registren, troligen upphuggen.



Knut (1918–1920)

- Tremastskonert, byggd 1891 i Ohrenhof, Ryssland.*
Tonnage: 336 brt, 296 nrt, 600 tdw.
Reg.nr: 6008.
 Byggs med namnet *Linda* för M. Klein, Haynasch, Ryssland, men senare ändrades hemorten till Riga.
- Vid första världskrigets utbrott låg fartyget i Malmö hamn, där hon kvarlåg till i början av 1916, då hon köptes för 18.000 kronor av C.A. Östergren, Norrtelje. Namnet *Linda* behölls.
- 1917, april, såld för 90.000 kronor (kriget hade pressat priserna kraftigt i höjden) till Rederi AB Polstjernen (E. Rydström), Stockholm. Nytt namn blev nu *Polstjernen 3*.
- 1918, såld till Transoceana Rederi AB (Sven Salén), Göteborg, varvid namnet blev *Knut*.
- 1920, mars, försåldes skutan till A. Martinez, Gijon, Spanien, och namnbyte skedde nu till *Mercedes*.
- Strandade den 1 juli 1921 utanför Almeria på resa Torre Vieja — Aviles och blev totalt vrak.



Susanne (1918–1919)

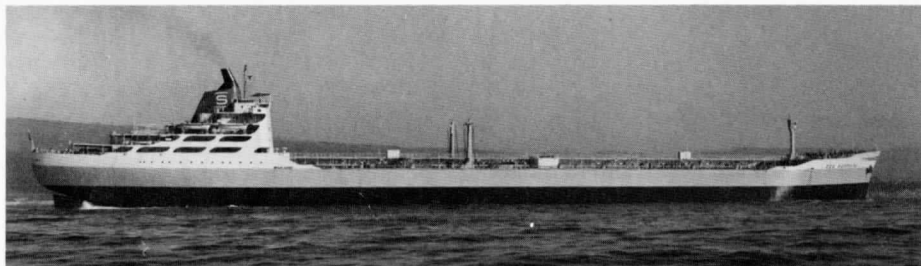
- Barkskepp, byggt 1891 i Tvedestrand, Norge.*
Tonnage: 529 brt, 485 nrt, 700 tdw.
Reg.nr: 5030.
 Byggs för skeppsredare Chr. Wroldsen, Tvedestrand, Norge, och bar hela sin levnad namnet *Susanne*.
- 1909, feb., inköpt till Sverige av skeppsredare F.L. Bergström, Norrtelje.
- 1916, apr., såld till skeppsmäklare Erik Hagström, Oscarshamn.
- 1917, såld till partrederi Ivar Varenius, Stockholm.
- 1918, inköptes träbarken av Transoceana Rederi AB:et (Sven Salén), Göteborg.
- 1919, jan., försåldes *Susanne* till A.C. Rasmussen, Svendborg, Danmark, men på grund av de restriktioner som fanns för fartygsförsäljning till utlandet, gick köpet om intet, och fartyget fortsatte för skeppsredare Salén.
- Den 28 september 1919 avseglade *Susanne* från New Orleans med last av olja i fat destinerad till Avonmouth. Ombord befann sig 11 man, men man hörde aldrig mera av fartyget, vilket med all sannolikhet förolyckats med man och allt i Atlanten.

Sålda fartyg

Turbintankern Sea Spirit på 121.185 ton dödvikt har sålts till Seaspir Corp., Liberia. Fartyget levererades till de nya ägarna den 11 maj och fartygets nya namn är Coastal Spirit.



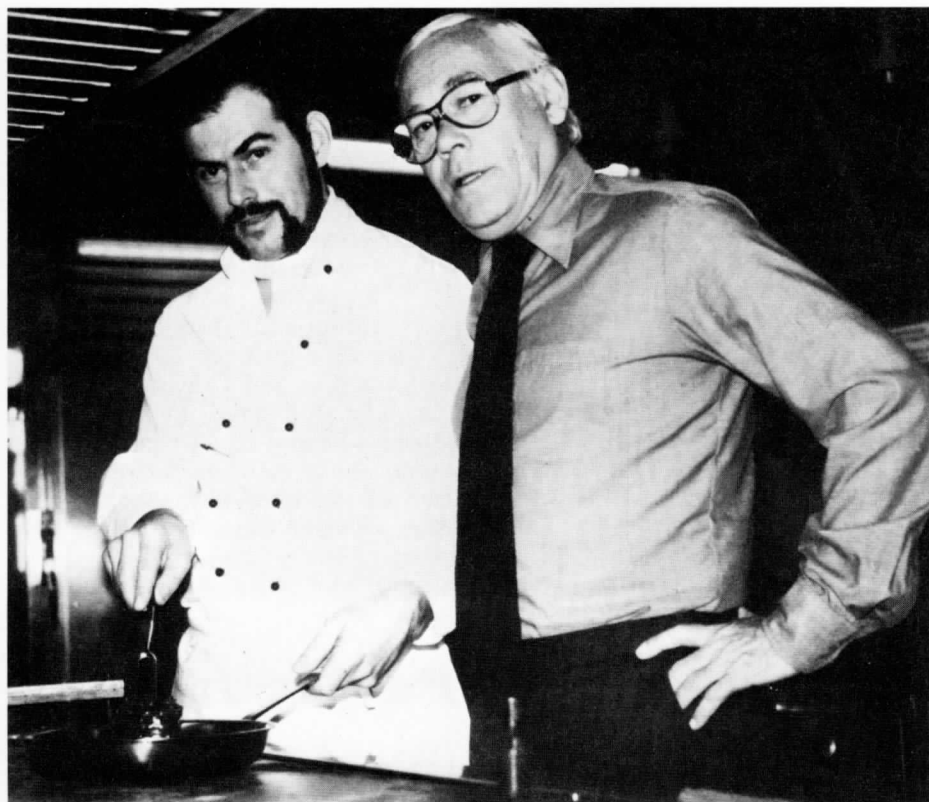
Turbintankern Sea Sovereign på 210.550 ton dödvikt har sålts till Pimmerton Shipping Ltd., Liberia. Fartyget levererades till de nya ägarna den 28 april 1977 och fartyget nya namn är South Sun.



Turbintankern Sea Sapphire på 60.328 ton dödvikt har sålts till Patea Shipping Ltd., Liberia. Fartyget levererades till de nya ägarna den 14 februari och fartyget nya namn är South Star.



Meny Gastronomique i Tor Line



En gastronomisk meny med tonvikt på det franska kökets alla läckerheter har introducerats i Tor Lines passage-rarfärjor. Premiär för den nya matlinjen var det den 1 april ombord i Tor Scandinavia, då ingen mindre än Tore Wretman introducerade specialiteter ur

det franska köket för särskilt inbjudna gäster och en i övrigt välfylld båt. Från förberedelserna inför avfärden från Göteborg ses på bilden hovtraktör Wretman tillsammans med köksmästare Klaus Hannen.

Maskinbefälsklubben Salén

Vid möte på SMBF:s kansli i Stockholm har "Maskinbefälsklubben Salén" bildats. En interimsstyrelse valdes som har till uppgift att ordna val och förbereda arbetet för den ordinarie styrelsen, motta information från rederiet samt informera maskinbefälet i frågor av betydelse.

Styrelsen fick följande sammansättning: Leif Blomberg, ordf., Arne Ahlqvist, v. ordf., Ingvar Persson, Sonny Andersson samt suppleanterna Magnus Andersson, Lars-Gunnar Asklund, Gunnar Angerby, Per Hallström, Bertil Lidén, Ragnar Aldén och Björn Björlycke.

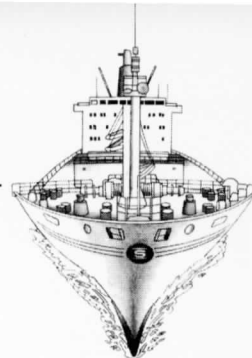
Kylrederiet är överrepresenterat i interimsstyrelsen, vilket kan komma att ändras vid valet av den ordinarie styrelsen. Ett större engagemang vore därför önskvärt ifrån tank- och torrlasterier. Torrlast-, tank- och kylrederierna har tillsammans ca 500 maskinbefäl, därför är det viktigt att så många som möjligt hör av sig så att inte enbart ett fåtal i Stockholm för samtligas talan. Sammanställ gärna Era önskemål och idéer fartygsvis och skicka dem till: Maskinbefälsklubben Salén, Box 14018, S-104 40 Stockholm.

Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

	ANTILOPE	ARAWAK	ARGONAUT	ARIEL
Befälhavare	K Dahlén	J Rundquist	R Björkman	G Kroon
Överstyrman	O Sjeldrup	R Ekblom	L Sjöblom	H G Karlström
2:e styrman	B Olandersson	B Nilsson	I Aro	B Appelberg
3:e styrman	H Modée	T Martilla	E Bergenmalm	C J Grönqvist
Extra styrman	J Sahlström			
Telegrafist	M Edmark	V Jönsson	D Franzén	R Grönqvist
Maskinchef	A Wärners	O Andreassen	H E Borgström	R Rikberg
1:e maskinist	R Bergbo	J Norberg	R Göthe	G Grönqvist
2:e maskinist	U Brännström	H Tomminka	K Kvist	L Halvarsson
3:e maskinist	V Baltfors	L Kullander	S Engström	K Nilsson
Kylmaskinist	J Hämäläinen	F Lindström	B Jönsson	C Johansson
Maskinist			K H Kvarnström	
Maskinbefälsassistent	M Reimbert			S Bergström
Ekonomiföreståndare	P Forselius	J Börjesson	H Dichter	N A Nilsson
Kock	O Larsson	L Stüve	G Petkos	G Johansson
Mässman	M Jerez	E Raymundo	J Estrella	K Andersson
Mässman	K Westerlund	C Johansson	T Åkerstrand	E Dirar
Mässman	I L Gråsvoll	E Lindström	H Pärnänen	C Lindgren
Mässman	H Elofsson	I Olofsson	I B Olsson	I Liljegen
Båtsman	C Norlén	B Å Hedin	C Almqvist	C Björkman
Timmerman	L Malmgren	mtr T Karlsson	mtr J Alvarez	mtr C Hasselblad
Matros	L Brandt	G Olofsson	A Andersson	T Johansson
Matros	M Carlsson	H Berg	J Vinas Negrin	M Abdi Noor
Matros	P Lindgren	A Fernandez	R Daniel Pereira	
Lättmatros	B Bengtsson	B Jacobsson	mtr P H Elfman	M Liljegen
Lättmatros	S Grimberg	T Nilsson		M Johansson
Lättmatros				P Holmberg
Jungman	B Brage	D Mustelin	J Routiainen	S Asthammar
Jungman			L Tojén	
Elektriker	K Andersen	L O Bohman	D Andersson	B Larsson
Reparatör	B Jönsson	W Andersen	P Robinson	H Redman/J Persson
Motorman	J Truedsson	J Randberg	V Kerstens	R Odmark
Motorman	J Perez Arana	B Wetselaar	G Niklasson	J E Johansson
Motorman	A Lindholm	moe O Skoglund		J Jonsson
Motorelev	M Karlsson		S Hellsén	J O Olsson
Motorelev			P Classon	

	ATLANTIDE	SNOW BALL	SAN BENITO	SAN BLAS
Befälhavare	E Olausson	L Ejlerstson	B Hökstrand	C G Bengtsson
Överstyrman	A Lundqvist	M Sjöqvist	Å Karlsson	J Björnehag
2:e styrman	J Steingrimsson	L Fredriksson	L Österman	B Bjurström
3:e styrman	M Walther	K Granlund	K Vaitti	K Brzezinski
Telegrafist	J Sjöbohm	V Olander	A K Svensson	M Bjurström
Maskinchef	M Aittonurmi	B Löfström	G Rellman	S Farrington
1:e maskinist	T Å Nordlund	C Kindrudh	A Eriksson	L Bergqvist
2:e maskinist	O Wall	P E Holst	G Sandblom	B Börjesson
3:e maskinist	B Lidén	B Pahlsten	H Rahm	L Blomberg
4:e maskinist	C Leander			
Kylmaskinist		K J Lundström	A Pålsson	R B Aldén
Elektroingenjör		K Mäkelä	K Larsson	J Nyback
Ekonomiföreståndare	G Strömsten	C Jonsson	U Gullberg	J Havia
Kock	P Karlsson	C E Karlsson	R Foucart	N Johansson
Mässman	P Pernitt	R Manlulu	P Eriksson	E Eilola
Mässman	C Liljegen	B-M Alderbo	I Nordqvist	J Gheerardyn
Mässman	A Labbate	I Slättman	M Rodriguez Oatiz	K Nyström
Mässman	V Calado da Cruz	I Herzberg	A K Eriksson	F Ardura
Mässman	P O Bergman			M Farrington
Båtsman	C Norberg	L Pettersson	B Karlsson	R Rissanen
Timmerman				E Bjursell
Matros	R Buchmann	C-G Johansson	R Schenberg	P Andersson
Matros	L Edberg	R Karlsson	K Johnsson	J Isberg
Matros	D Theodorsson	L Jonsson	J E Hallqvist	B Nyström
Lättmatros	M Karlsson	mtr B Eriksson	mtr M Kivijärvi	M Nilsson
Lättmatros	K Elofsson	J Södervall	L Thornér	L Steen
Lättmatros		U Strömberg		P Jedeur Palmgren
Jungman	H Kalsnes	P Sporrang	R Gullmarstam	S Ekblom
Jungman	M Nilsson		M Danielsson	
Elektriker	J Ax			
Reparatör	R Einarsson	B Berggren	T Nordqvist	J Nylund
Motorman	S Gustafsson	T Gladh	R Eriksson	M Adolfsson
Motorman	B Lundberg	B Göthberg	K Berg	R Andersson
Motorman	K Björkman		B Brämare	P Östberg
Motorelev	B Hagelin	T Broman		L Åhsberg

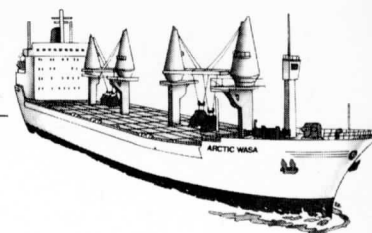


Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 3:e styrman Telegrafist Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 3:e maskinist Kylmaskinist Elektroingenjör Ekonomiföreståndare Kock Mässman Mässman Mässman Mässman Båtsman Matros Matros Matros Lättmatros Lättmatros Lättmatros Jungman Jungman Reparatör Motorman Motorman Motorman Motorelev Motorelev	SAN BRUNO E Lindström R Lenell T Svensson B Nyvall L Svensson K Hagen R Doverbratt J Dahlström T Karlsson S Herlin D Eklund R Klarl H Johansson B Ekström L Viherlaakso Tan Teck Meng B M Persson T Persson A Blomqvist R Johansson F Karlsson C Jonsson K Mattsson R Olsson M Ekholm B Harila J Flood E Camama I Palcat A Larsen	SNOW CRYSTAL R Freiman T Lidén A von Jungmeister G Wennberg K Abrahamsson J Breistein S E Ek B Olsson R Åsberg S Olsson P Å Johansson R Österberg F König G L Svensson E Johansson M Nordström K Lundmark M Studer G Callero S Andreasson B Granlund mtr S Fjellander mtr R Bramford P Malm J-O Lütz R Lundin H Berg R Johansson T Jacobsson L-G Sonemar	SNOW DRIFT K-A Olsson G Holmqvist L Andersson B Burlion T Johansson H Högbloom J Emanuelsson R Lönnqvist L Axelsson T Gunnarsson R Eriksson R Karlsson G Ullstrand C Caligagan K Persson M Gustafsson M Aldo O Mägi A Hopland J Nilsson E Sjöstrand K Lindström P Stenvall A Hedlund S I Bengtsson S E Klasér J E Persson M Dovergne M Wiberg	SNOW FLAKE U Agnér A Ödman G Ohlsson M Lövgren B Halldén W Lian B Johnsson J Arntzen R Olsson I Westerberg L G Asklund C Magnusson G Hagius K Eriksson F van Dyk S Lundberg L Medina A Eriksson J E Magnusson A Kristensen M Wennberg L Fredriksson U Lundström L Gutå W von Essen J Hörringsen T Andersson F Nilsson G Andersson K Sörholm
	SNOW FLOWER J Gustafsson S Lundberg R Johansson P Harjulahti S Weckman G Munk E Angerby G de Capretz H E Emanuelsson I Burman I Myrberg S Fasth K-G Lundquist A Eriksson C Berglund T Berg P Nordenswan P Myrberg-Bauerman S Josefsson R Rissanen A Veikkolainen G Sund P O Nielsen R Lindfors E Brolin B Lindblad B Nylén H Herdler B Sjöberg J Perez Perez J Engsfors L Olsson	SNOW HILL O Ramsparr T Liström R Larsen E Sjöberg T Fridolf S Lööv B Eriksen J Lyborg P Ålsparr K E Palm C Hellgin K Holling U Malm E Malmberg R Hernandez A-L Carlsson M Cajaljal F Frölich mtr K Nikander R Pettersson D Ruigroek J Brehammar mtr S Norgren S Fredshammar H Walther B Haglund P Rosenberg M Baf A Olsson	SNOW LAND B Crafoord S Jonsson M Arnebo R Gotare N Lorenz R Poohl A Gullmarstam C Gustafsson M Andersson P E Bäckman S Svensson C Lorenz H Lassila R Ihrfors P Åhsberg O Olsson I Johansson A C Jönsson K B Hermansson U Vainionpää L Persson F Marcos mtr O Cordero P H Sistig T Schmidt H Eriksson R Svanholm B Palmersjö L Hjelm O Kumerius	SNOW STORM F Nilsson G Borud J Molund E Kvarnström T Järhede B Andersson R Nylund I Svensson M Norén B Alvång T Wiklund L Hillgren A Söderman A Holmqvist J O Andersson G Hillgren K Hennix C Lindholm B Wiktorsson P Monfors M Anvelt Å Sundius T Nordlund C Hermelin U Bergqvist O Lervik H Borg R Zetterberg T Lindström G Kjellberg

Tankrederiet

Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 2:e styrman jr Extra styrman Telegrafist Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr Extra maskinist Elektroingenjör Ekonomiföreståndare 1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman Båtsman Matros Matros Matros Matros Matros Matros Lättmatros Lättmatros Jungman Reparatör Pumpman Eldare Eldare Eldare Eldare	SEA SAGA C-E Dahlberg L Lundqvist L Stockhaus J Inkiö S Thunström J Simonides G Sundström H Thiel R Norell B Ottosson K Lundberg H Wong B Ramsten J Lopez Sambade R Guilherme Koh Chin Heng A Ibrahim U Bengtsson L Nordin R Gustavsson H Johansson R Väisänen J Lysebring R Aceveda L Andersson K Sundbäck G Aulin P Jansson C Nilsson L Boman E Mets	SEA SAINT B Svensson E Bonn R Nordberg B Sjöbohm V Soldarev-Bogorodski S Nyström R Söderström S Flodin L O Johansson V Flinck Z Bajkaj G Tulldahl L Johansson B Weckman K Rickelbo I Ahmed Saed J Tezanos Cano H Taha L Ghergorina H Hansson K Dahl R Agnello L Berg J Santar Seminario P Giacomio B Jenderman S Karlsson A Börrefors K Lindberg S E Svensson R Sundström S Winslano H Osman H Salminen I Bergholtz	SEA SCAPE S Dahlqvist S Emilsson U Kempe G Törnkvist S Pettersson R Ägren L Severin I Levin S Buhre H Koukkuluoma S Toutin E Tydén U Ibsch M Hård af Segerstad I Eriksson J Pramefors I Lehman C Olsson B Karlsson F Alonso Castro S Vukig K Pettersson E Villar Lopez R Fernandez W Sumbera W Navarro Flores L Jensen B Sjödahl A Prebeg G Seifert H Fransson K Wong K E Horn G Bengsen	SEA SCOUT H Hermansson P-A Andersson B Fransson R Remes E Hägglund G Kucer M Pietilä L Nilsson J Hansen L Einarsson B Andersson T Lindgren O Bodén J Azcona Corraera M Diaz Lemes J Darte das Doreis B Lopez dos Reis E Ink J Blomqvist J Andersson K Peiker B Olsson J Sjöberg H Lefsaaker L Vukic J Lorenzo Budino A Berg S Svensson S Håkansson S Kera L Sundvall B Axelsson J Jakobsson
1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman Båtsman Matros Matros Matros Matros Matros Lättmatros Lättmatros Jungman Elektriker Reparatör Pumpman Eldare Eldare Eldare	SEA SERENADE C-H Kahl L Wennberg S Johansson V Hansson J Siggelkow B Johansson Å Nordstrand P O Andersson L Linder H Eriksson K-E Björkman/ A Bergdahl A Antkowiak M Bufardec G Jansson E Bäcklund H Sorab F Antunes K Johansson K Milas K Fransson V Magas Vinko A Romero Perez J Cabrera O Saraketo Arcos Rodrigues J Gudmundsen H Jederström L Haglund B Johansson M Piikio R Andersson P Boman K Palroos R Koskinen	SEA SERPENT S Stenersby Å Söderström R Nystadius C-G Olausson B Gustafsson Å Berglund F Älgenäs B Nordh G Kärnhagen K Olsson P O Nilsson U Lindqvist A Elfie A Rahman G Eltahir J Shabaan A K Abrahamsson B Brisen A Conde Lorenzo A Basic G Olsson L Gunnarsson B McKeating A Nougallah P Grundström L Hall L Kranjac A Carlsson A Edney/S Sundqvist B Johansson J Kondreck L Karlsson E Näsholm	SEA SOLDIER Å Kjellberg H Ott H Ott M Sandblom J Gullarberg R Nilzon B Sandin L Nordberg O Mehren A Ahlin P-O Linde S Ringqvist A Bozumowska S Wulff T Brandrup A Kruus L Karlsson K Melander B Jonsson T Lundh	SEA SONG H Englund L Anderberg C H Andersson L Winnerström I Dahlblom G Larsson V Wikeryd A Gyllenlind B Wigren B Harrysson L Andersson B Krusell M Kadziolka K Oskarsson C Andersson A Khairi G Jansson G Frances P O Moberg Å Gidlund M Andersson T Årthun V Lokk O Hurme J Veijler M Rosell R Lidfors T Bengtsson V Ström J-O Gustavsson H Krakau F Davila Rio R Gustavsson L Johansson

Torrlastrederiet



	ARCTIC WASA	ATLANTIC WASA	BALTIC WASA	CELTIC WASA
Befälhavare	B Björk	S Ekman	J Stagling	S Strömberg
Överstyrman	H Collins	N Karlsson	K Hammarström	N E Asplund
2:e styrman	T Wolkert	B Backman	K Vinblad	G Back
3:e styrman	N E Sjöberg	G Blandford	H Henriksson	G Broström
Extra styrman			E Matikainen	
Telegrafist	B Lindqvist	P Bogren	Ch Fredson	A Bjurkvist
Maskinchef	Ö Göransson	A Pettersson	K Landgren	T Serrander
1:e maskinist	K Grundberg	O Landin	H Nimmervoll	R Grunditz
2:e maskinist	P Dahlqvist	G Nordlund	J Staromiejski	G Werner
3:e maskinist	A Maurstig	E Hopen	R Molin	K Månsson
Elektroingenjör	B Weckström		R Garcia-Aneiros	L Zehlertz
Ekonomiföreståndare	L Wounsch	C Krook	J Mattsson	B Wulff
1:e kock	B Midlöv	L Tamminen	K Wulff	E Olesen
2:e kock	P Nilsson		A Babibkir	K Jansson
Mässman	A Dacunha	J Apolonia	N DoRosario	C Jobatey
Mässman	A Tamminen	A Bashir		L Olsson
Mässman	N Lima Nascimento	A Alwaily	M Mezquita	
Mässman		T Palaming		
Båtsman	N Björndal	K Sjöström	S Karlsson	E Ameland
Matros	L Strandberg	R Sundqvist	A Pineiro	P Garcia
Matros	E Upmacis	T Dahlqvist	J Dos Santos	K Rasim
Matros	F Karlin	I Senario	T Garcia	L Constant
Matros	S Berglund	A Jama	S Medrano	T Falk
Matros	R Oliviera			C Dahlström
Lättmatros	K Marjamaa	A Norgren	R Nilsson	B Alvin
Lättmatros		D Mattsson	D Andreasson	
Jungman		T Pyk	P Lindgren	P Durne
Elektriker		H Jansson		
Reparatör	A Fastén	K Ahko	N Henningsson	M Markovic
Motorman	E Fryz	A Custodio	D Sestayo	B Bruhn
Motorman	L Lambert	N Hansen	S Larsson	L Nilsson
Motorman	R Noreus	G Burström	L Laafrit	W Rydström
Motorman	B Palmqvist			
Reparatör	M Juntikka			
Motorelev	K Persson		G Danielsson	
	DELPHIC WASA	NORDIC WASA	PACIFIC WASA	SCANDIC WASA
Befälhavare	P Westerståhl	A Johansson	H Hellström	A Kemppi
Överstyrman	A Carlsson	H Sipilén	O Odegård	Th Jansén
2:e styrman	K Schauman	I Tönurist	J Jonsson	C Nelson
3:e styrman	L Pettersson	T Palmberg	S Carlsson	B Norlin
Extra styrman	G Rosén			
Telegrafist	H Fyrman	V Bille-Fritz	M Hall	L Metsälä
Maskinchef	L Pettersson	H Andersson	K Hall	L Malm
1:e maskinist	K Berggren	M Tonsa	B Tengdelius	E Paakki
2:e maskinist	L Steffenburg	B O Johansson	C O Nord	C Christensen
3:e maskinist	D Wallenbert	G Danielsson	R Rodriguez	H Jansson
4:e maskinist				Pig Pinon
Elektroingenjör	S Waltersson		L Kontio	
Ekonomiföreståndare	T Wilen	S Buer	P Björkvist	R Helfer
1:e kock	A Gassim	O Bondesson	N Luyun	W Lukian
2:e kock	J Stålhandske	C Exell	A Bergman	K Franzén
Mässman	S Pajari	A Clemente	W Miller	A Carreiro
Mässman	E von Fieandt	H Elkholi	F Jocsón	N Morales
Mässman	A Karlsson	M Miranda	M Dorosario	
Mässman		S Lidström		
Båtsman	C Enarsson	H Paradies	V Franic	E Frick
Matros	E Kittlas	E Karlsson	P Krestalica	A Saif
Matros	E Sanches	L Lorentzon	M Alves	S Olofsson
Matros	H Markkula	J Gonzalez	A Teijeiro	G Björk
Matros		I Gürgen	P Rodriguez	C Redondo
Matros		T Senghok	J Perez	J Zdunek
Lättmatros	S Bergman	mtr A Angulo	D Ohlin	M Bernebring
Lättmatros	T Irhage	mtr S Olsson		M Larsson
Lättmatros	B Callmer			
Jungman	K Harneback	A Nilsson	T Hjalmarsson	P Johansson
Elektriker		G Woltén		L Karlsson
Reparatör	S Andersson	A Notander	H Brückman	G Tronningsdal
Motorman	I Olsson	H Eltahir	E Soares	G Danielsson
Motorman	K Klapp	T Kihlström	J Zubietta	L Nilsson
Motorman	H Kock	Å Eriksson	W Rasmussen	H Göss
Motorman		G Pettersson		
Motorelev	L Gustafsson	P Ödlund		O Eriksson
	SINGÖ	Nyb. 109	Nyb. 4559	Nyb. 290
Befälhavare	S Markström	S Rönngren	K E Persson	
Överstyrman			L Brunnström	
Maskinchef		S Wikdahl	M Rosenqvist	J Lennqvist
1:e maskinist		R Jonsson	S Hägg	
2:e maskinist				
Elektroingenjör	G Lindahl	R Carlsson	R Andersson	

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

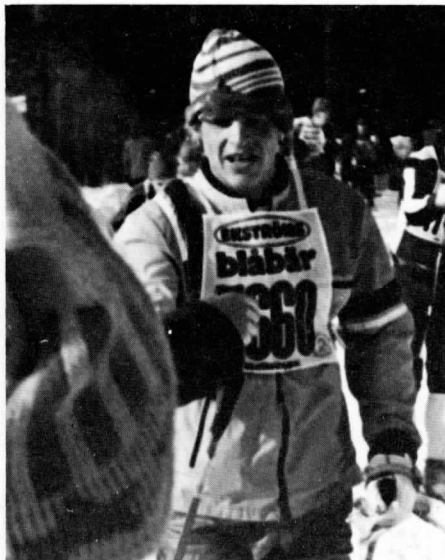
Ansvarig utg. Sven H. Salén
Redaktör Gösta Ekeström
Produktion LYCKE & LUND, Sthlm

Årets Vasalopp: 10 salénare till start — 10 i mål

Årets Vasalopp blev för salénarnas vidkommande det hittills mest framgångsrika. Samtliga genomförde loppet utan större svårigheter, en del på utomordentligt fina tider. Vad sägs exempelvis om Torbjörn Algotssons sluttid på 6 timmar och en minut, bara 1 1/2 timma sämre än segrartiden.

Ingen gång tidigare har salénare varit så väl förberedda inför loppet som nu. Först hade de skaffat sig fin grundkondition genom målmedveten träning ombord i fartygen och på landbacken och ovanpå det hade alla åkt många tiotal mil skidor vid träning och tävlingar. Det var alltså ett fysiskt vältrimmat gäng som vid 4—5-tiden på morgonen den 6 mars gav sig av från de tillfälliga förläggningarna i Sälen och Idre till starten och 9-milaprövningen.

I år hade även ordentliga extrakontroller ordnats för Saléns åkare av den lilla men entusiastiska supportergruppen från kontoret. Där fanns Gunnar



Snabbast i spåret av salénarna var Torbjörn Algotsson – här 50 km från målet i Mora.

Lindbergh, Olle Lindahl samt Sven och Birgitta Söderberg, som alla hade fullt upp att göra i det vackra vårvädret med att servera drycker, apelsinklyftor och hjälpa till med omvallning etc.

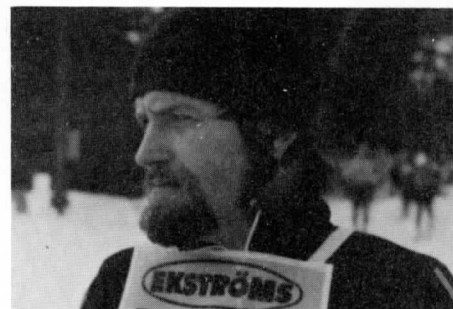
Det har sagts att ännu fler från Saléns har allvarliga funderingar på att ställa upp i 1978 års Vasalopp — bl a från rederiledningen — och det vore ju fint om siffran 10 till nästa år kunde fördubblas. I fartygen lär det finnas ännu fler som är intresserade av att delta, såvida ledighet kan ordnas att sammanfalla med loppet och uppladdningen inför detta.

Salénarnas placeringar och tider blev som följer: Nr 938) Torbjörn Algotsson 6.01.49, 3729) Bo Weckström 7.26.39, 3881) Lasse Sponberg 7.30.24, 4647) Mats Jansson 7.48.36, 4777) Birger Simonsson 7.50.54, 5605) Sture Hägg 8.10.02, 7185) Stig Svensson 8.47.31, 7730) Sonny Andersson 9.02.53, 8684) John Hedström 9.25.50, 9332) Valter Axelsson 9.45.26.

Som en intressant jämförelse kan nämnas att kung Carl Gustaf fick placering 5708 med tiden 8.12.41.



Olle Lindahl, som nu skött Saléns markservice i flera år, serverar Lasse Sponberg citronvatten – han hade bråttom värre i den privata duellen med Mats Jansson.



Vid Salénkontrollen mellan Mångsbo-darna och Everisberg: Sonny Andersson samt veteranerna Stig Svensson och Valter Axelsson.



Lasse Sponberg ser över vallningen en sista gång.