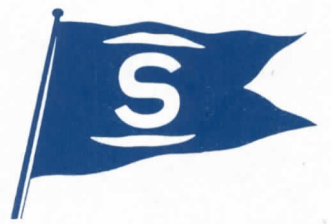


Salén-Nytt



Nr 3 Juli 1977 — Årg 10



Gothic Wasa levererad — inleder arktisk fart

Den 21 juni namngavs Salénrederiernas nybygge 109 vid Mathias-Thesen-Werft i Wismar, DDR, ett bulkfartyg om 23.150 ton dödvikt. Fartyget är det sista av fem likadana fartyg i den s k Baltic Wasa-serien, som rederiet beställt vid det östtyska varvet. Fartyget döptes till Gothic Wasa av gudmodern, mrs Irene Agar, maka till direktör Frank Agar, Nanisivik Mines Ltd., Canada.

Gothic Wasa är liksom hennes fyra systerfartyg kraftigt isförstärkt för gång i arktiska farvatten. Samtliga är byggda till högsta klass i Norske Veritas. Fartygen har fem lastrum, som är förstärkta för malmlast och försedda med hydrauliska tvillingsluckor, som betjänas av fyra 25 tons kranar.

Arktisk fart

Efter Gothic Wasas leverans avgår fartyget till Stratchona Sound i kanadensiska Arktis för att lasta malm i månads-skiftet juli/augusti. Salénrederierna börjar därmed arbeta på ett femårigt kontrakt gällande malmtransporter från Nanisivikgruvan på norra Baffin Island. Malmen kommer att lossas i europeiska hamnar.

Gruvan är världens nordligaste. Skeppningssäsongen är kort — den sträcker sig endast från mitten av juli till mitten av oktober. Salénrederierna ger sig med Nanisivikkontraktet, som ingicks redan för ett par år sedan, in på en ny marknad. Gruvfyndigheterna beräknas innehålla närmare sju miljoner ton malm med genomsnittliga halter av zink 14,1 %, bly 1,3 % samt 50,9 gram silver per ton. Det beräknas att brytningen kommer att pågå i 12—14 år.

Sammanlagt har hittills ca 60 miljoner kanadadollar investerats i projektet inkluderande förutom gruvan processanläggning, samhälle med vägar, flygfält samt en hamn. Det samhälle som anlagts är avsett för ca 250 man. Stor hänsyn har tagits till den eskimåbefolkning som finns inom området. En väg har byggts till det lilla eskimåsamhället

Arctic Bay för de eskimåer som önskar arbeta i gruvan.

Klimatet och isförhållandena i det aktuella området är besvärande. När det är som kallast, under januari—februari, är dagstemperaturen normalt 15—18 grader under 0. Den varmaste perioden inträffar under juli—augusti, då kvicksilvret kryper upp till mellan 5 och 10 grader plus.

M/S Gothic Wasa

Byggnadsnummer 109	
Mathias-Thesen-Werft, Wismar	
Dödvikt	23.150 mton
L ö a	176,50 m
L p p	167,40 m
Bredd	22,86 m
Djupgående	10,10 m
Huvudmaskin:	
MAN diesel K8Z	78/120 E
BHP metric	11.200
Rpm	140
Fart, knop	15,5
Lastkapacitet cbf grain	1.060.900



Gudmor, mrs Irene Agar, framför Gothic Wasa



Gruvan, världens nordligaste, ligger på ca 73° N och 85° W.

Omslagsbilden

Packning av citrus i Agadir. Under den gångna säsongen har ett 15-tal av Salénrederiernas kylfartyg varit insatta i citrustrafik från Marocco till kontinenten och ryska östersjöhamnar.
Foto: Mark Markefelt

Baltic Wasa-serien

Byggnadsnr	Fartygets namn	Tdw	Beställd	Levererad
103	Arctic Wasa	22.855 L/T	1970	3/7 1973
106	Baltic Wasa	22.785 L/T	1974	31/5 1976
107	Celtic Wasa	22.785 L/T	1974	20/12 1976
108	Delphic Wasa	22.785 L/T	1974	2/3 1977
109	Gothic Wasa	22.785 L/T	1974	27/6 1977

DE-rutan

DE-driften rullar vidare och sedan förra rapporten i Salén-Nytt har första gruppen fartygsledning (FL) med erfarenhet av driftsformen varit samlade på Malma för att diskutera de problem man mött under den gångna tiden. Till kontaktmannen hade flertalet av dessa problem tidigare framförts och sammanställts till ett arbetsmaterial som kompletterades med ej tidigare framförda förslag till förenklingar. De olika problemställningarna pockade på sina lösningar för att rutinärenden skulle kunna handläggas så enkelt och smidigt som möjligt. Till träffen hade därför inbjudits representanter för landorganisationens serviceavdelningar, och samtalen förde i samtliga fall fram till att problemen kunde lösas.

I några fall, som berör fartygens budget, kommer ändringar att kunna ske först i samband med årsskiftet, men i andra fall har fartygen redan tillställts information om de träffade överenskommelserna och börjat tillämpa dem.

Ytterligare problem kommer säkert att dyka upp efterhand som erfarenheter samlas. Men med den vilja som både ombord- och landanställda visar för att uppnå positiva lösningar, kan vi se tiden an med tillförsikt. *Från träffen kan också noteras att ingen av de ombordanställda önskade återgå till den tidigare driftsformen och man var överens om att arbetet blivit intressantare.*

Utöver det uppgjorda programmet för träffen presenterade nybyggnadsavdelningen bakgrund och förslag till de kommande kylfartygen. Man kunde glädja sig åt många goda förslag till förbättringar från de ombordanställdas sida. De ombordvarande i torrlast- och tankfartygen har underrättats om att arbetsgrupper bildats för att undersöka möjligheten att införa den nya driftsformen i dessa fartyg. Med hänsyn till att fartygen dels har andra trader och dels att landorganisationen har annat uppbyggnadssätt än kyldivisionen, har arbetsgrupperna utarbetat förslag till hur DE-driftens tankegångar kan anpassas till dessa delar av rederiet. Förslagen har sedan tillställts referensgrupper (inom dessa divisioner). Under vecka 22 och 24 sammanträffade referens- och arbetsgrupper för torrlast- och tankdivisionen på Malma till information och diskussion kring förslagen. De synpunkter och önskemål som framfördes av referensgrupperna håller nu på att inarbetas i förslagen och avsikten är att det framtagna materialet skall presenteras för övriga ombordanställda kring månadsskiftet augusti/september.

Hört på DE-träff: 1) »Jag fick 12,5 procent kassarabatt på fakturan till den skeppshandlaren för kontantbetalning».

2) »Ha, jag klämde honom på 15 procent.»

Kom med förslag

Nu skall det blåsas liv i förslagsverksamheten bland Salénrederiernas ombordanställda. En förslagskommitté har inrättats med uppgift att bl a söka tillvarata de betydande kunskaper och erfarenheter, som finns hos de anställda. Kommittén säger i sin »programförklaring» att man vill ge de anställda möjligheter att delta i företagets utveckling genom att lämna förslag till olika förbättringar, att stimulera intresset för rationaliseringar och att verka för ett förbättrat arbetarskydd. Genom förslag till förbättringar av fartygsmiljön vill man att ombordanställda skall medverka till att trivseln ombord förbättras. Till sitt förfogande får förslagskommittén medel till belöningar, vars storlek bestäms antingen av den föreslagna förändringens ekonomiska eller produktivetsbefrämjande betydelse eller uppslagsrikedomen, nedlagt arbete etc från förslagsställarens sida.

Rätten att lämna förslag har alla ombordanställda. Några formella krav på att insända förslag skall vara väl genomarbetade eller beskrivna i detalj finns det givetvis inte. Det kan räcka med ett brev, en enkel ritning eller en skiss, som sedan kan bearbetas i den händelse förslagen skulle visa sig användbara.

Förslag kan sändas till Sjöpersonalavdelningen, förslagskommittén, eller inlämnas till klubbordföranden eller fartygsledningen f v b till förslagskommittén.

Prisbelönta förslag kommer efter hand att beskrivas i Salén-Nytt.

Sverige med Snow Flower till USA



12-orna Sverige och Columbia lastades den 21 juni ombord på Snow Flower i Göteborg för att transporteras till Providence i USA i närheten av Newport där seglingarna om America's Cup äger rum i augusti och september. Med vid lastningen i Göteborg var en av besättningsmännen i Sverige, Lennart »Skåningen» Nilsson, som är lärare men i vardagslag arbetar hos Pelle Pettersson AB.

Sverige är ca 20 meter lång och väger ca 30 ton. Förutom båtarna hade man ombord i Snow Flower även två 40 fots containers. Den ena är inredd till verkstad med full maskinell utrustning och i den andra förvarar man segel m m.

Konstlotteriet

I årets konstlotteri deltog nära 500 salenare — en ökning från föregående år med närmare 200. Det innebar att konst kunde köpas in för cirka 25.000 kronor, varav deltagarna bidrog med hälften och Personalstiftelsen med den andra hälften. Dragning skedde i mitten av april, och utföll så, att tre av vinnarna var pensionärer, 17 ombordanställda och de övriga kontorsanställda.

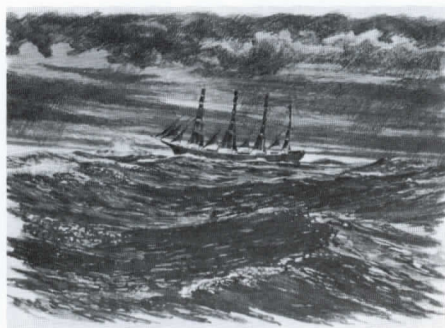
En månad efter dragningen samlades alla vinnarna eller deras ombud i rederiets lokaler för att i tur och ordning välja bland 39 konstverk, signerade av bl a Torsten Billman, Olle Bonniér, Gunnar Brusewitz, Stig Claesson, Lennart Jirlow, Sven Ljungberg, Evy Låås, Catharina Nilsson, Einar Palme, Gustav Rudberg, Stig Sellén, Roland Svensson och Nisse Zetterberg.



En utsökt olja av Einar Palme valdes av Ivar Westerberg, ombordanställd.

Vinstlistan fick följande utseende:

1) Ivar Westerberg 2) Sven Sjöberg 3) Bernt-Åke Nordwall 4) Anders Diedrichs 5) Stellan Thunström 6) Kaj Janérus 7) Valter Axelsson 8) Eva Niskanen 9) Claes-Göran Wass 10) Ann Sosa 11) Lars Johansson 12) Lennart Hansson 13) Sven Jansson 14) Per Hogedahl 15) Anders Backhage 16) Sixten Johansson 17) Dag Sundén-Cullberg 18) Mats Ruhne 19) Ingemar Norström 20) Lars Ohlsson 21) Lars-Ove Åkesson 22) Börje Bennmo 23) Gert Rellman 24) Erik Lindbäck 25) John Gustavsson 26) Claes Gustafsson 27) Marita Tinkanen 28) John Högström 29) Yvonne Borén 30) Emil Nilsson 31) Charles Fletcher 32) Harry Frödin 33) Bengt Åström 34) Thorsten Klenell 35) Ulf Holmberg 36) Stefan Ryott 37) Kerstin Hennix 38) Stig Elenius 39) Bror Hansson



En eftertraktad litografi av Roland Svensson föreställande en fyrmastfullriggare i Sydatlanten hörde till de konstverk som valdes tidigt.

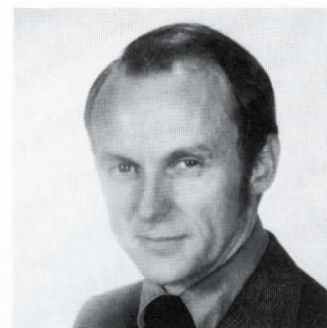


Dragningen i konstlotteriet förrättades av bl a Kerstin Damberg, Kjell Blixt och Brita Troell, som ser ut att vara på strä-

lande humör trots att de själva inte lyckades vinna.

Person-Nytt

Civilingenjör Claes Ihre har knutits till Salénrederiernas Utlandsdivision. Han kommer närmast från Perstorp AB:s utvecklingsbolag Pernovo.



Claes Ihre

Ingvar Fristam och Bo Haufman har knutits till Salénrederiernas torrlastdivision som befraktare på avdelningen för kontrakt. Fristam var under en lång följd av år anställd hos Scandinavian Motorships, ansvarig för Walleniusrederiernas/CGTB:s närtrafik (Nord- och Östersjön). Närmast kommer han från Nordisk Transport & Spedition och Tor Line.

Bo Haufman kommer från Walleniusrederierna, där han haft hand om rederiets biltransporter till och från USA.



Ingvar Fristam



Bo Haufman

Fullträff på Malma

På morgonen den 4:e juni tittade arrangörerna för Salénrederiernas motionsdag på fritidsgården Malma smått hysteriskt på varandra. Regnet hällde ner och det var precis vindstilla!! Vad göra? Jo, man låtsas som om det regnar...

Vid 10-tiden började trots regnet en jämn ström av motionärer anlända. Bosse Burendahl stod strategiskt utplacerad nära bilparkeringen och lyckades förmå 93 av 200 personer att ta vägen genom skogen och där besvara 12 knepiga frågor.

För tennisen såg det mörkt ut. Banan var genomblöt. Tyvärr fick alltså tennistävlingen utgå. Christer Dorsch, som skulle ha hållit i trådarna, såg bekymrad ut.

Seglingarna drog igång trots laber vind. Av och till kom det en körare till lycka för den som då befann sig i banan. Finalen blev mycket dramatisk. Ragnar Häggblom och Peter Andersson slog med en båtlängd Sven och Jonas Appelgren. En bra tävling tyckte de flesta. Ett tack skall Claes Brantmark och Lars Wickberg ha, som planerat tävlingen.

Minigolftävlingen pågick hela dagen. Suverän vinnare i barnklassen blev Dennis Andersson på 42 slag. Det var faktiskt 3 bättre än vad pappa Lennart orkade med i seniorklassen! På damsidan stod striden mellan Tertu Wallin och Catharina Gröndahl, 69 resp. 70 slag. Lena Wallin, som vann flickklassen, hade faktiskt bättre än damerna, nämligen 68 slag.

Klockan 12.00 var det lunch. Kal-konbröst med Waldorffsallad samt korv och mos förstås. Eftersom vädret vid det laget fortfarande var tämligen uselt blev det ganska trångt inomhus — men gemytligt.

Lagom till kaffet kom så solen!!

Fiskdamm stod på programmet efter lunchen. Den lockade förstås alla barn. Gunilla Bolin skötte metkroken med den äran. Per-Olow, den oförglömlige, kom med sitt ballonggång och sin ballong. Till en början såg det dystert ut, men efter lunchen gjordes några försök att lyfta. På grund av oberäkneliga kastvindar fick man avbryta och tyvärr var det inte så många som hann åka med. Men det går väl fler ballonger?!

Klockan 15.00 var alla övningar klara och då vidtog prisutdelning. Ett extrapris, eller hederspris snarare, utdelades till Alice Tannsjö och John Hedström, utan vilkas hjälp någon motionsdag inte

hade kunnat genomföras. Nedan följer en utförlig prislista på de lyckliga vinnarna:

Trimpromenad:

Barn

1. Mikael Gustavsson
2. Marie-Louise, Jansson, Liselott Hulthin, Kristina Wallin, Peter Samuelsson
3. Henrik Hammarberg samt extrapriser till Anders Bjarnehag och Petrus Bolin.

Vuxna

1. Robbie Gröndahl
2. Anders Röstlund, Christer Aldemyr, Inger Samuelsson och Christina Aldemyr

Segling:

Barn

1. Christer Bülow
2. Ulf Bülow

Vuxna

1. Ragnar Häggblom/Peter Andersson
2. Sven Appelgren/Jonas Appelgren

Golf:

Flickor

1. Lena Wallin 68 slag
2. Kristina Walling 83 slag

Pojkar

1. Dennis Andersson 42 slag
2. Göran Andersson 62 slag
3. Johan Appelgren 95 slag
4. Petrus Bolin 111 slag

Damer

1. Tertu Wallin 69 slag
2. Catharina Gröndahl 70 slag

Herrar

1. Lennart Andersson 45 slag
2. Peter Andersson 61 slag

Extrapriser:

Inge-Marie Carlberg och Bengt Jansson



Mikael Gustavsson visar lyckligt upp sin fångst från fiskdammen.



Extrapris gick till våra "allt-i-allon" på Malma, John Hedström – Alice Tannsjö.



Minigolftävlingen tilldrog sig stort intresse. Peter Clevö demonstrerar för Christina Häggblom hur man slår en putt.



Bosse Burendahl går igenom reglerna för TRIM-promenaden.



Uppvärmning inför heat två i seglingstävlingen "Malma Cup".

Rapport från en skärgårdsfest

Lördagen den 11 juni 1977 gick SBK skärgårdsfest av stapeln. Under tecknads enträgnade böner till vädergudarna de senaste veckorna gav positivt resultat. Tyvärr hade vindarnas härskare glömts bort, vilket straffade sig genom att nästan ingen vind alls infann sig på lördagen, medan däremot en frisk nordost svepte fram över den lilla SBK-flottan på söndagsmorgonen.

Kassör Ulf hade tagit på sin lott att inköpa mat, vin och övrigt tillbehör till festen samt leverera detta lördag morgon till Malma brygga, varifrån jag skulle stå för sjötransport. På grund av sömnig grillmästare samt kilometerlånga köer på Värmdövägen anlände Ulf Malma brygga först vid 12-tiden. Alla gäster från bryggan hade då för länge sedan seglat iväg och själv hade jag börjat tillverka krokar för att rycka strömming, som vi eventuellt kunde grilla på kvällen. Därav blev alltså inget och båten lastades nu snabbt och friborden var inte att känna igen.

När vi skymtade den vindstilla Nämndöfjärden, önskade jag för första gången i mitt liv att jag suttit i en motorbåt i stället för en segelbåt.

Vi nådde Finnskär en tid efter det klockslag då förfriskningar hade utlovats. En liten hoptryckt skara på en bergsknalle sågs vinka, först tveksamt, sedan ivrigt, när vi seglade in på Byttafladen. Någon påstod senare att stämningen lättade betydligt, när vi kunde identifieras.

Alla var mycket hjälpsamma och snart var dryckerna, jordnötterna och chipsen i land och välkomstdrinken kunde avnjutas. Vem som hälsade vem välkommen var svårt att avgöra. Barnen hade kalas på juice och tilltugg och någon orolig förälder hördes mumla "äta sig sjuk", men inga sjukdomsfall rapporterades.

Så småningom avnjöts kyckling, vilken grillmästaren hade lyckats bra med trots sin sömnighet, samt sallad och vin. Hungern hade ju gjort sig påmind länge och alla mådde nu ganska bra, inklusive myggen, som också hade skärgårdsfest.

Vid kaffet kom dragspelet fram och de flesta var nu mycket musikaliska och vi sjöng Taube ur SBK's egenhändigt upptryckta samling. Nu sågs en motorbåt, som varit först på plats men som tyvärr ej tillhörde SBK, sakta glida ut och lämna Byttafladen, förmodligen för all framtid.

Näktergalen förde en något ojämn men mycket envis kamp med dragspelet. Förmodligen är han nu en av de få näktergalar som utan svårighet klarar både Eldarevalsen och Fritjof Anderssons Paradmarsch.

Det blev korvgrillning fram mot midnatt och de som var mest resistent mot myggen fick se morgonrodnaden.

När frukosten intogs, infann sig, som tidigare nämnts, nordosten och uppbrottet blev något skyndsamt, vilket var synd, då vädret i övrigt var fint. Många hade säkert velat ligga kvar till fram på eftermiddagen.

11 båtar (10 segel/1 motor) med 27 vuxna och 14 barn hade ställt upp. Alla har framför sitt tack till styrelsen, vilket härmed förmedlas. Vidare förelåg förslag till liknande höstfest, vilket får bli en senare fråga.

Eva Wenström
ordf. i Saléns Båtklubb



Fjärden ligger blank och en del av kvällens SBK-flotta ligger väl förtöjd.

Hallå alla enäggstvillingar i Sverige!

Har Ni lust att träffa andra tvillingpar?

Vi är många i landet — enl. det svenska tvillingregistret nu fler än 25000 par! Därmed är vi de flest registrerade i världen. Genom OSS kan forskarna erhålla unika uppgifter om människan — hur hon påverkas av arv och miljö. Detta är som Ni förstår av ett mycket stort värde för den medicinska forskningen.

Har Ni tänkt på att tvillingbröders och tvillingsystrars barn — GENETISKT sett — inte är kusiner utan halvsyskon! Likadant om två enäggiga tvillingbröder får barn med två tvillingsystrar blir barnen i båda familjerna HELSYSKON!

Jag föreslår att vi tillsammans i höst åker på en billig "tvillingkryss" fram och tillbaka till England, för bl. a. shopping, med **tvillingfartyget TOR SCANDINAVIA**. Fartyget, Sveriges största passagerarfartyg, har en kapacitet på över 1400 bäddar, varför många av oss bör kunna få plats ombord. Blir intresset mycket stort, ordnar vi ytterligare resor. De av Er som bor på olika orter får ett unikt tillfälle att träffas ombord, tillsammans med andra tvillingar. Det skulle vara trevligt om Ni kom LIKADANT klädda.

Finns det några tvillingbröder och tvillingsystrar i landet som är gifta/sammanboende och har barn med varandra, så får dessa familjer åka GRATIS!

ENÄGGSTVILLINGAR har som Ni alla känner till likartad smak. Skulle det råka bli så att några ogifta tvillingpar under resan fattar tycke för varandra, är det för mig — vad tiden lider — ett nöje att viga dem tillsammans ombord. Detta låter sig göras, då jag är en av landets få sjökaptener som har vigselrättigheter.

Skriv mig ett par rader om Ni är intresserade av sjöresan till hösten. Erbjudandet står enbart öppet för ENÄGGSTVILLINGAR! Skicka gärna med uppgifter om civilstånd — ålder — kön — yrke. Bifoga fotografi, om möjligt, och glöm inte bort att skriva ner Er adress. Brevsvaret kan sändas till ENÄGGSTVILLINGEN — Kapten Sune Dahlström, m.s. TOR SCANDINAVIA, TOR LINE AB, Box 8895, 402 72 Göteborg.

Eventuellt erbjudes en tvillingforskarer till resan, för att berätta för oss om tvillingforskningen i Sverige.

Skynda Er med svaren, då jag behöver GOD tid för att arrangera resan. Väl mött på förmodligen världens första tvillingkryss!!!

YOUR CAPTAIN

PS: Som HEDERSGÄSTER åker det äldsta tvillingparet gratis!

Fraktmarknaden (vecka 19)

Kyl

Den stora aktiviteten på kylmarknaden under vinter- och vårmånaderna har nu avtagit och ersatts med vad vi normalt brukar kalla lågsäsong. Tyvärr började lågsäsongen något tidigare än beräknat och vi kan nu räkna med låg aktivitet under de närmaste månaderna. Huruvida denna lågsäsong kommer att sträcka sig en bit in på hösten är idag för tidigt att uttala sig om. Dock kan vi förvänta oss en viss aktivitet på köttexporten från Australien under senare delen av detta år med tanke på de stora lager som finns.

Sysselsättningsläget för vår egen flotta är trots lågsäsong tillfredsställande gott, framför allt med tanke på de stora kvantiteter citrus som nu skeppas från Californien samt det faktum att ett antal tidsbefraktade fartyg kommer att återlämnas till sina respektive ägare.

Tank

Stora kvantiteter afrikansk olja har inte funnit köpare i Amerika och det finns därför tillgängligt i omlastnings-terminaler och fartyg i Västindien till väsentligt reducerade priser. Detta har medfört att de amerikanska oljebolagen förhållit sig avvaktande vilket medfört lägre frakter än vanligt.

Situationen håller sakta på att stabilisera sig och en något ökad aktivitet har de sista dagarna varit märkbar.

Det finns fortfarande ett stort tonnageöverskott inom alla lastningsom-

råden vilket också medfört ökade uppläggningar av tankfartyg i alla storlekar.

För vår del har ju detta som bekant resulterat i att vi fått ta flertalet av våra stora tankfartyg ur trafik.

Persiska Viken

För de fartyg som fraktas i storlekar omkring 350.000 ton ligger frakterna kvar på WS 17,5 och för 200—250.000 ton ca WS 20. 130.000-tonnare har fraktats till WS 27,5 medan 80.000 tonnare erhållit WS 35.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Senaste dagarnas aktivitet inom detta område har medfört att frakterna för 80.000 tonnare gått upp till WS 52,5 för lossning i Amerika och 40.000-tonnare har fått WS 90.

Karibiska Havet

Den amerikanska kustmarknaden har varit förhållandevis ganska aktiv men utan stora fraktförbättringar.

Fartyg på omkring 30.000—35.000 ton får fortfarande frakter omkring WS 90—95, medan fartyg som fraktas för laster på 50.000-tonnare har fått WS 70.

Periodmarknaden

Det förekommer en hel del intresse för att frakta mindre fartyg på period-

marknaden för 3—8 år men få avslut har gjorts. Chevron tog ett japanskt nybygg på 79.999 tdw för 8 års timecharter till US \$ 4,10 med leverans 1978 utan någon som helst eskaleringsklausul.

Torrlast

Bottenläget i fraktmarknaden kvarstår från vår senaste rapport. Stålindustrin har ej förbättrats även om den amerikanska konsumtionen har ökat något. Konjunkturutvecklingen i Europa jämfört med USA ser ut att skilja sig än mer accentuerat än vad som tidigare beräknats. Spannmålsmarknaden, som man hoppades skulle förbättras successivt under våren och sommaren beroende på dåliga skördar i vissa nyckelländer har stannat av, har ej förbättrats utan snarare försämrats något. Nu förväntas dock att stora kvantiteter volymmässigt kommer att transporteras, men tidspresen är ej densamma då akuta behov ej finns i mottagarländerna. Under hösten måste emellertid lagren successivt tömmas för att den tredje största skörden i USA på 215 miljoner ton skall komma i omlopp.

Vi kommer nu att lägga upp 1 eller 2 av våra Panmaxbulkers i avvaktan på en bättre marknad under hösten.

Svedels kommersiella trafik och även roro-trafiken visar fortfarande ett gott inseglingresultat.

Öresundsvarvet lär Salénare svetsa

En ny omgång salénare har varit på Öresundsvarvet och lärt sig svetsning och skärbränning. Erfarenheterna från det första försöket, tidigare rapporterat i Salén-Nytt, var så goda att en ny kurs arrangerades och gjordes dubbelt så lång som den första, dvs två veckor.

Den 17 juni var det kursavslutning och då togs den här bilden av fr v Hugo Mäkinen, båsen Gothic Wasa, John Karlsen, båsen Arctic Wasa, Lennart Asplund, timmerman Gothic Wasa och Björn Palmqvist, motorman Arctic Wasa. I utbildningsavdelningens planer ligger ytterligare ett antal kurser av motsvarande slag på Öresundsvarvet.



Oxen under tak. Planerna håller.

Saléns kontorsbygge i kvarteret Oxen Större börjar närma sig sin fullbordan vad den yttre volymen beträffar, och det finns anledning att kunna tro på en inflyttning för byggherrens räkning omkring 1 april 1978.

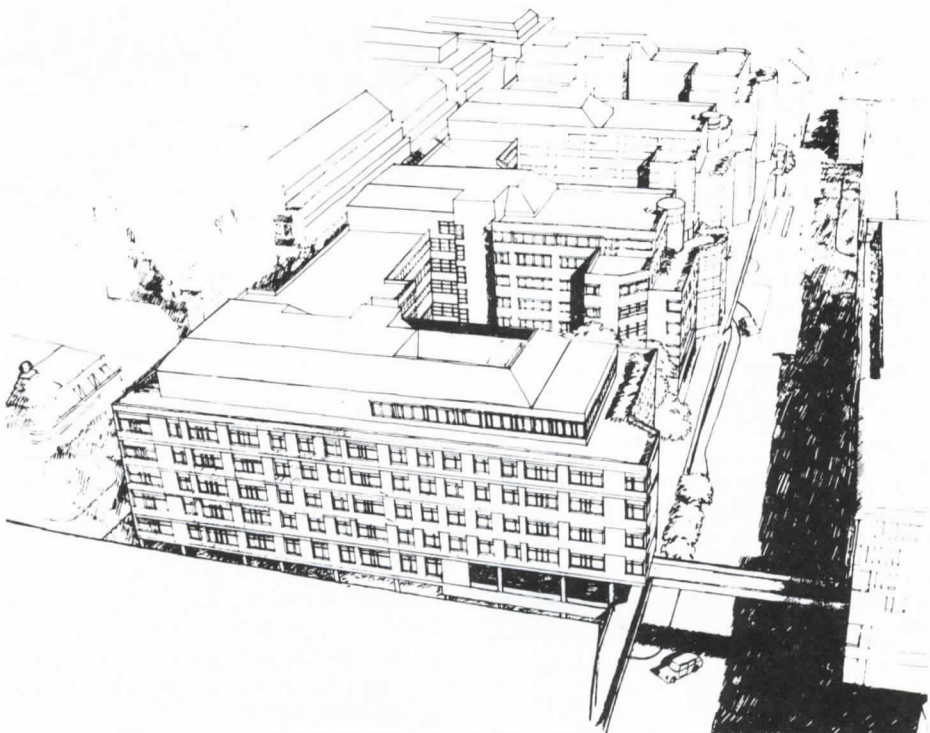
Vidstående perspektivritning visar komplexet från en punkt ungefär vid Parkadens tak, med Regeringsgatan närmast och Mästersamuelsgatan till höger, Jakobsbergsgatan till vänster i bilden. Man ser den sammanbindande byggnadsdelen utmed Jakobsbergsgatan och de fyra mot söder gående husdelarna, under byggnadstiden kallade A—D. Över Regeringsgatan och Mästersamuelsgatan leder broar för gångtrafiken, som också ledes vidare till det långa gångstråket Mästerspången, som synes framför de fyra längorna, strax nedanför de tre planterade gårdarnas nivå.

Längst ner på sidan ser vi verkligheten från nästan samma punkt. Närmast ligger huskropp A, som enligt projekteringen kommer att bli sist färdigställd. Byggnad D, utmed Norrlandsgatan, är helt under tak, liksom C-delen. I dessa bägge huskroppar är fönster insatta, byggnad D är färdigputsad mot Jakobsbergsgatan och den stenbeklädda fasaden är i stort sett klar. Här sätter man nu innerväggar och trapphusens marmorsteg är satta. Huset C kommer strax efter. Hus B, som i likhet med A kommer att bli uthyrt, syns på bilden ha nått upp till taklaget.

Som tidigare nämnts kommer Saléns att utnyttja byggnaderna D, utmed Norrlandsgatan, C intill och den mellanliggande delen av sammanbindningshuset. Med reservation för ev ändringar planeras de olika våningarna att tas i anspråk enligt följande. D1 = plan 1, byggn D.

D1 och C1 garage. D2 entréhall och hörsal. Även ligger utmed Norrlandsgatan butik för uthyrning. C2 lokaler för teknisk utrustning, centralt valv. D3 personalrestaurang, utbildningslokaler, C3 kök, förråd, tekniska utrymmen, städcentral, D4 gästmatsalar, personalens cafeteria, resetjänst, sjöpersonal, utbildningen. C4 kontorsservice, fastighetsavdelning, landpersonalavdelningen. D5 sjöpersonalavdelningen, del av ekonomiafdelningen, i övrigt inrymd i C5. D6 torrlastrederiet + del av drift- och teknikdivisionen, även i C6, D7 kyldivisionen, C7 tankdivisionen jämte delar av drift- och teknikdivisionen, D8 rederiledning och stab + SSAB köp och försäljning C8 Salén & Wicander, energidivisionen, D9 Salén-invest, D10 Salénia.

Den stora tunneln, som tidigare planerats gå vidare över Östermalm och



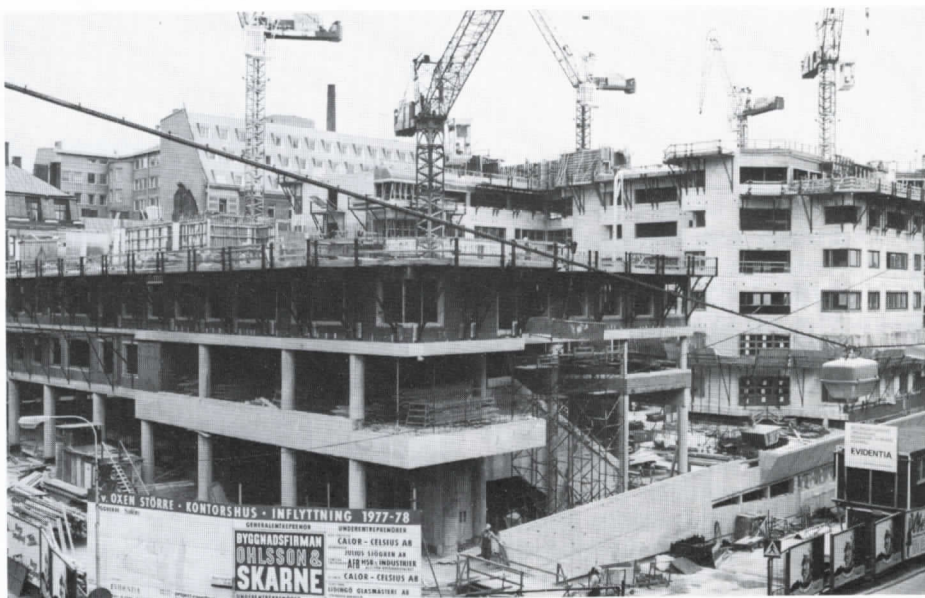
Så här skall det bli. Perspektivskiss från korsningen Regerings- och Mästersamuelsgatorna. Se vidare texten.

bilda en bit i en Stockholms cirkelled, kommer som bekant inte längre till utförande. Olika omdömen har fällts, to m ordet skandal har nämnts. Den får här sin snöpliga avslutning och utmynnar i rät vinkel rakt på Mästersamuelsgatan mitt på kvarteret. Givetvis kommer man ytterst behändigt med bil till Salénhuset den vägen.

Utsikterna till uthyrning av tillgängliga lokaler sägs vara goda.



Nu är taket nått. Här på första byggnaden D. Torsten Ahonen ser på när Karl Harry Malmerhag borrar infästningar för markiser. I bakgrunden City-palatset vid Norrmalmstorg.



Och så här ser det ut i dag. Det senaste huset, A, har nått ett par våningar över mark. Hus B är uppe i takhöjd. I

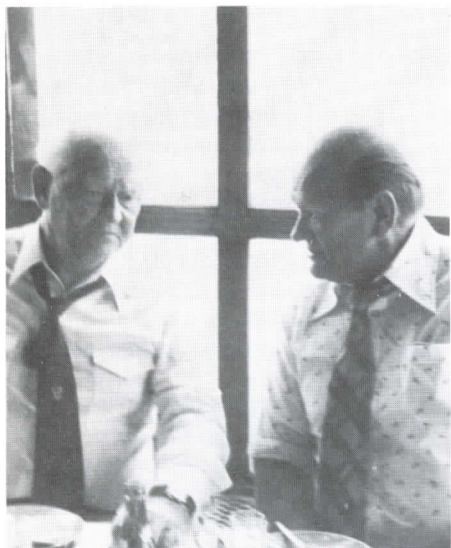
bakgrunden Stockholms Teleområdes markanta hus vid Jakobsbergsgatan.

Oxen firas

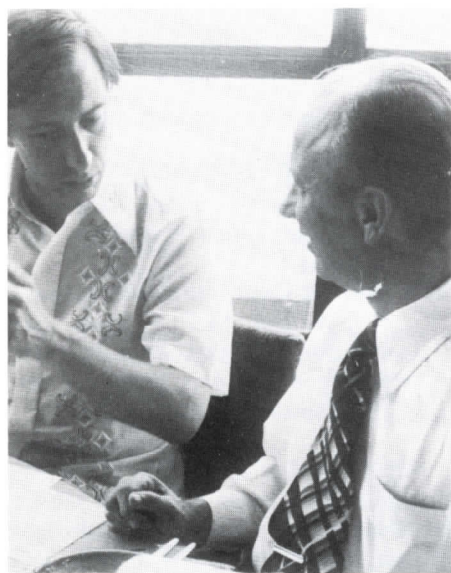
Taklagsöl är inte alltid bara öl, men så obligatoriskt att väl ingen byggherre skulle våga sig på att undvika den fägnaden, när tid är.

Nu var tid. Och livat värre var det när Oxen firades med kalas för ca 250 personer på Operakällaren. Det var Rotundan, Operans repetitionslokal, som hade tagits i anspråk för att rymma den stora skaran av alla kategorier byggare, från byggherrar till projektörer, ledare och utförandeparter.

Här ett knippe bilder, som vittnar om den goda stämningen.



Storbyggmästaren Allan Skarne, t v, överräckte som gåva en gammal karta, som visade att Nybroviken en gång nått ända fram till rederiföretaget Saléns nya hus. T h betongarbetarbasen Sven Persson, som nästan lyckades få tystnad på församlingen när han tackade för maten.



Sven H Salén hälsade gästerna välkomna. T h Harald Alexandersson, VD Ohlsson & Skarne.

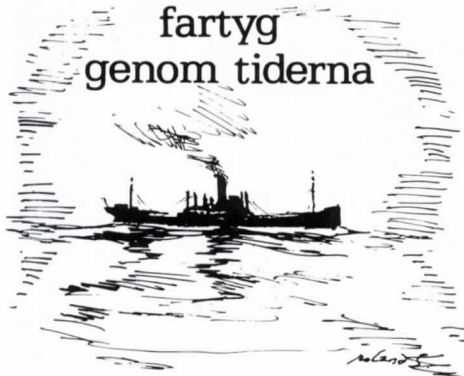


Övre bilden:
I pressläggningsögonblicket har vi inte hunnit spåra dessa glada byggare, men bilden är karakteristisk för den stämning som rådde.

Tillfälligt allvarliga, fr v Lars Ranhem VD för Evidentia, byggprojektledning, Erik Skogby, överingeniör, Ohlsson & Skarne AB, arbetschef samt professor Ragnar Uppman, chefsarkitekten.



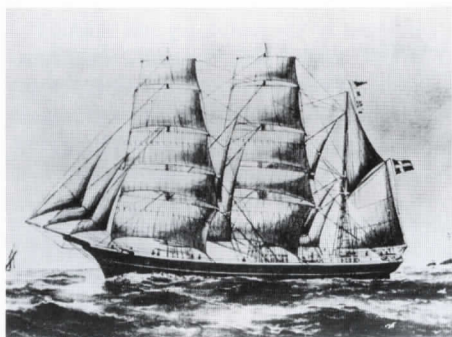
Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 3

Redaktionen tackar för vänliga kommenteringar med anledning av denna serie. Även fortsättningsvis mottagas tacksamt läsekretsens kommentarer och belysningar.

Nanna (1918–1918)



Bark, byggd 1875 i Brake, Tyskland, av I. Oltmanns.

Tonnage: 450 brt, 399 nrt, 650 tdw.
Reg.nr: 3231.

Fartyget byggdes under namnet *Pacific* för skeppsredare D. Haye, Brake.

1895, 28 maj såld till skeppsredare Julius Skrike, Köpenhamn, varvid namnet ändrades till *Poul Johannes Schouw*.

1898, 10 mars, inköptes fartyget till Sverige av sjökaptenen Olof Svensson Rosenberg, Brunnby, men den 14 samma månad avled han, varför sterbhuset lämnade fullmakt åt danske mäklaren Chr. Hvilson att sälja fartyget vidare. Hon inköptes av ett partrederi på Vaddö med Erik Andersson som huvudredare och J. Johansson som befälhavare.

1906, 20 jan., övertog J. Johansson även huvudredarebefattningen.

1907, Efter kollision med s/s Dunmore Head kondemnerades fartyget i Ystad den 23 april.

1907, 1 aug., på auktion såld till Ystads Skeppsvarv för 6.700:— kr.

1908, 30 mars, efter reparationer, såld till Oscar Modén, Simrishamn, för 14.000:— kr.

1912, 1 apr., såld till Per Olof Persson, Skillinge.

1916, 2 maj, såld till partrederi i Oskarshamn med trävaruhandlare Per Olof Funkqvist som huvudredare.

1918, 23 mars, såld till Eric Hagström, Oskarshamn, för 210.000:— kr. Registrerad på R.A.B. Multum.

1918, 1 maj, såld till Sven Salén i Göteborg för 210.000:— kr.

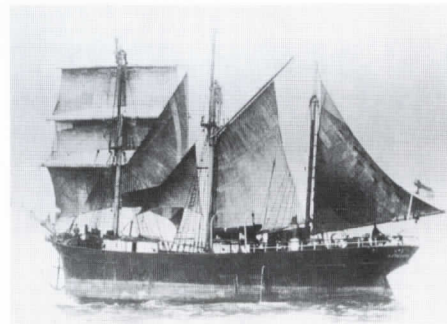
1918, 5 sep., i Cadix såld till AB Tegnér & Wilcken, Stockholm, för 370.000:— kr.

1919, 22 dec., såld till Ångfartygs AB Frigga (C. Abrahamsen), Stockholm, för 42.500:— kr.

1921, 1 nov., sprang fartyget svårt läck i Östersjön på resa Söderhamn—Randers, med trälaster, och kunde endast hållas läns. Nödhamn söktes i Kalmar, där man ankrade den 5 nov. Vid besiktning fick *Nanna* tillstånd att fortsätta till destinationsorten under förutsättning att fartyget bogserades. Efter utlossning blev fartyget kondemnerat, men vraket inköptes av Wilh. Wolff, Lübeck, och bogserades dit för istandsättning. Namnet bibehölls.

1923, 8 juni, drev fartyget iland vid Koivusaari i Finland under storm och blev vrak. Fartyget låg vid tillfället till ankars för lastning av trä.

Gustaf (1918–1919)



Barkskepp, byggt 1877 av A. Hall & Co. i Aberdeen.

Tonnage: 431 brt, 356 nrt, 620 tdw.
Reg.nr: 5348.

Detta fartyg var en järnbark, som byggdes med namnet *Elissa*, för Henry F. Watt, Liverpool.

I april 1895 befann sig fartyget, som nu seglade under norsk flagg med namnet *Fjeld*, i Nordsjön, då det fattade eld. Vraket kunde införas i hamn och sedermera istandsättas. Ägare var nu rederifirman Bugge & Olsen, Larvik.

1912, inköptes fartyget av firma Holmström & Co. i Torekov för 18.000:— kr och hon övertogs i Le Havre den 26 feb. Denna firma har gjort sig känd för att hugga upp fartyg, och det är

tänkbart att man även hade för avsikt att skrota *Fjeld*. Emellertid vidare såldes hon i mars 1912 till skeppsredare Carl Johansson i Kalmar och omdöptes till *Gustaf*.

1915, 26 okt., såld för 40.000:— kr till partrederi Nils Österman, Stockholm.

1916, 22 maj, såld till A.G. Mellin, Marstrand.

1916, 9 aug., 9/10-delar i fartyget överläts för 72.000:— kr till Rederi AB Åse (B. Egnell), Marstrand, och detta rederi står som ägare.

1918, 27 sep., inköpt för den höga summan av 423.000:— kr av skeppsredare Sven Salén, Göteborg.

Fartyget utrustades nu med motor och blev samtidigt nedriggad till skonertskepp, varvid man kunde spara in ett par man i besättningen.

1919, 23 sep., såld för 297.000:— kr till W:m Millar, Göteborg.

1929, 25 sep., överläts fartyget för 5.500:— kr till AB John Millars Eftr., Göteborg.

1929, 31 okt., avyttrades fartyget för 23.000:— kr till konsul Erik Nylund, Mariehamn, Finland. Fartygets namn *Gustaf* kom att bibehållas under finsk flagg.

År 1936 byttes fartygets hjälpmotor ut och ersattes med en nyare och starkare, samtidigt som man allt mindre utnyttjade seglen för fartygets framdrivande.

1942, såld till AB P. Molander O/Y, Björneborg, Finland.

1950, överfördes äganderätten på O/Y Thelmita (AB P. Molander), Björneborg.

1956, såld till Rederibolaget Gustaf (Hugo Boström), Helsingfors.

1960, jan., avyttrades det nu 83 år gamla fartyget till A. Kavadas & D. Vassilatos, Piraeus, Grekland, och namnet blev nu *Christophoros*.

1968, såld till M. Christidou, P. Konidaris & others, Piraeus, Grekland och omdöpt till *Achaïos*.

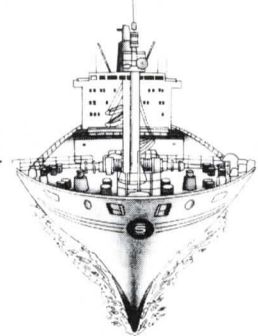
1970, såld till Capt. David W. Groos, R.C.N. Ret. M.P. Piraeus, och fick först namnet *Pioneer*, men senare under året ändrades det till ursprungsnamnet *Elissa*.

Gustav — eller *Elissa* som hennes nu återtagna första namn lyder — är således det äldsta ännu existerande Salén-ägda fartyget, och som firar 100 år 1977. Vad som f n sker med henne och hur framtidsplanerna ter sig hoppas vi få återkomma med, ev i en särskild artikel.

Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

	ANTILOPE	ARAWAK	ARGONAUT	ARIEL
Befälhavare	B Gröndahl	J Rundqvist	R Björkman	G Kroon
Överstyrman	O Sjeldrup	B Nilsson	L Sjöblom	H Karlsson
2:e styrman	B Olandersson	T Marttila	J Åsen	J Risby
2:e styrman jr	K Pålberg		R Kjellberg	G Gutenberg
3:e styrman		R Karlsson		
Extra styrman	P Olofsson			L Andersson
Telegrafist	A Bååw	V Jönsson	D Franzen	G Grönqvist
Telegrafist			J Rundberg	C Mårtensson
Maskinchef	A Wärners	O Andersson	H Borgström	R Rikberg
1:e maskinist	R Bergbo	H Svensson	L Belfrage	G Grönqvist
2:e maskinist	I Westerlund	H Tomminska	K Kvarnström	V Vierula
2:e maskinist			S Engstrand	
2:e maskinist jr	K Sfaiter	M Blomstrand	C Andersson	K Nilsson
2:e maskinist jr	S Olofsson			
Kylmaskinist	A Schubert	F Lindström	B Jönsson	C Johansson
Maskinbefälsassistent	K Persson	B Larsson		S Eriksson
Ekonomiföreståndare	P Forselius	Å Eskilsson	A Jensen	N Nilsson
1:e kock	O Larsson	A Cabrera	W Orloff	K Illman
1:e kock				
Mässman	E Byman	S Antikainen	J Estrella	I Liljegren
Mässman	M Santana	E Lindström	B Johansson	M Palmisani
Mässman	J De Schauwers	E Raymundo	M Oliveira	A El Sayed
Mässman	K Vesterlund	I Olofsson		C Lindgren
Båtsman	B Norlen		R Isaksson	C Björkman
Timmerman	L Malmgren			G Svensson
Matros	M Carlsson	T Karlsson	A Andersson	L Karlsson
Matros	P Lindgren	T Johansson	F Alvarez	J Petersen
Matros	M Gonzalez	K Kaattari	C Elfman	J Johansson
Matros		H Berg	N Vinas	R Wennerberg
Matros		M Fernandez	P Daniel	
Matros		G Olofsson		
Lättmatros	B Bengtsson	T Nilsson		P Holmberg
Jungman	C Hamberg	C Engwall	J Routiainen	F von Heland
Jungman	P Andersson		L Tojen	M Folkesson
Jungman	H Sellerberg			
Elektriker			D Andersson	
1:e elektriker	K Andersen	L Bohman		B Larsson
1:e reparatör	B Jönsson	W Andersen		
Reparatör			P Robinson	S Nikolic
1:e motorman				S Stensson
Motorman	N Persson	J Randberg	K Niklasson	M Engström
Motorman	J Ekstrand	R Wetselaar	V Kerstens	R Ödmark
Motkrelev	M Karlsson	M Åkerman	P Clason	J Grönhult
	ATLANTIDE	SNOW BALL	SAN BENITO	SAN BLAS
Befälhavare	B Lindström	J Nilsson	S Eliasson	C Bengtsson
Överstyrman	A Lundquist	R Grann	L Söderberg	S Bragesson
2:e styrman	J Steingrimsson	K Granlund	S Andersson	B Bjurström
2:e styrman jr	O Linnell		K Vaitti	T Karlsson
Extra styrman		T Kenttä		
Telegrafist	J Sjöblom	O Wennström	M Malmberg-Andersson	M Bjurström
Maskinchef	R Jaasund	B Löfström	L Devrer	S Farrington
1:e maskinist	T Nordlund	C Kindrudh	I Ernheimer	L Persson
2:e maskinist	O Wall	W Widen	G Sandblom	B Börjesson
2:e maskinist	K Mattsson			
2:e maskinist jr	C Leander	R Sjöo	H Rahm	L Blomberg
Kylmaskinist	A Johnsson	K Lundström	A Pålsson	R Alden
Elingenjör		S Willför	K Larsson	J Nyback
Maskinbefälsassistent		J Söderström		A Granlund
Ekonomiföreståndare	P Karlsson	S Elenius	U Gullberg	B van Hek
1:e kock	B Forsman	C Karlsson	R Foucart	N Johansson
Mässman	P Bergman	I Kovacs	A Eriksson	J Gheerardyn
Mässman	C Liljegren	K Jansvik	I Nordqvist	K Nyström
Mässman	P Pernitt	R Manlulu	P Eriksson	M Karlsson
Mässman		A Holmen	O Rodriguez	
Mässman		I Slättman		
Båtsman	N Norberg	E Lempinen	B Karlsson	R Rissanen
Timmerman	G Micheler			
Matros	D Theodorsson	E Svensson	M Kivijärvi	B Nyström
Matros	L Edberg	L Larsson	M Johansson	P Andersson
Matros	R Buckmann	J Plobeck	K Johnsson	K Holmström
Matros		W de Benedictis	Z Kaminski	B Hydling
Lättmatros	M Carlsson	C Jensen	L Honkanen	M Nilsson
Lättmatros	C Öberg	J Södervall		L Steen
Lättmatros	K Elofsson			
Jungman	H Kalsnes	M Hinrichsen	R Gullmarstam	J Helleberg
Jungman			M Danielsson	P Stegrell
Elektriker	J Ax			
1:e reparatör			T Nordqvist	A Mellqvist
Reparatör	J Louhi	J Lehtinen		
Motorman	K Björkman	B Göthberg	R Eriksson	P Östberg
Motorman	S Gustavsson	R Österman	K Berg	R Andersson
Motorman	C De la Calzada	T Gladh		
Motorelev	R Hägg	L Lorentzon	B Brämare	U Johansson



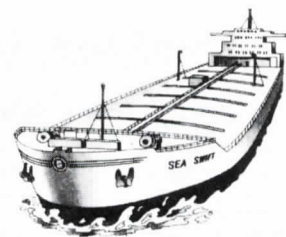
	SAN BRUNO	SNOW CRYSTAL	SNOW DRIFT	SNOW FLAKE
Befälhavare	J Lindström	R Freiman	K Melander	U Agner
Överstyrmän	R Lenell	L Swedlund	J Antonsen	A Ödman
2:e styrmän	T Svensson	J Olsson-Brodin	M Lindqvist	G Ohlsson
2:e styrmän jr	B Nyvall	M Fagerlund	KE Lindberg	M Lövgren
Extra styrmän		C Nilermark		
Telegrafist	L Svensson	F Jundström	T Johansson	B Hallden
Maskinchef	K Hagen	J Breistein	B Hellbom	W Lian
1:e maskinist	R Doverbratt	L Larsson	V Sfalter	B Lindqvist
2:e maskinist	J Dahlström	B Bergman	P Hallström	A Arntzen
2:e maskinist jr	T Karlsson	N Nyman	L Henriksson	J Repo
2:e maskinist jr			H-G Backe	H Landberg
Kylmaskinist	S Herlin	B Andersson	T Andersson	R Olsson
Elingenjör	B Karlsson	R Nilen	A Liljeblad	L Asklund
Ekonomiföreståndare	B Klarl	S Kristiansson	R Karlsson	C Magnusson
1:e kock	H Johansson	F König	G Serngard	G Hagius
Mässman	B Persson	G Svensson	C Caligagan	A Medina
Mässman	L Viherlaakso	E Johansson	M Gustafsson	F van Dijk
Mässman	H Kwok	A Barreiros	L Larsson	K Eriksson
Mässman	B Ekström	I Rosenkvist	M Aldo	S Lundberg
Båtsman	K Persson	B Granlund	O Mägi	J Eriksson
Matros	F Karlsson	C Gonzales	S Aspholm	J Magnusson
Matros	A Blomqvist	A Lundberg	A Jagne	M Wennberg
Matros	L Hedlund	L Hansson	C Urban	A Kristensen
Matros		L Bramford		
Lättmatros	K Mattsson	A Mattsson	B Johansson	U Lundström
Lättmatros	R Ohlsson		M Blomberg	L Fredriksson
Lättmatros	C Johnsson		M Backe	
Jungman	M Ekholm	H Helgasson	U Sommansson	L Gutå
Jungman		A Johansson		V von Essen
1:e reparatör		R Lundin	S Klaser	J Hörringsen
Reparatör	B Harila			T Andersson
Motorman	K Granell	A Antonsen-Nydahl	M Dovergne	F Nilsson
Motorman	I Palcat	M Kleman	J Persson	G Andersson
Motorman	J Flood		G Nilsson	K Sörholm
Motorelev		L Sonemar	S Carlsson	
Motorelev		C Wahlberg		
	SNOW FLOWER	SNOW HILL	SNOW LAND	SNOW STORM
Befälhavare	J Gustafsson	O Ramsparr	B Crafoord	F Nilsson
Överstyrmän	B Bernefjell	T Liström		K Borud
Överstyrmän			O Widigsson	
2:e styrmän	R Johansson	E Sjöberg	M Arnebo	R Wilhelmsson
2:e styrmän jr	P Harjulahti	T Berkey	C Krokstedt	E Kvarnström
3:e styrmän				
Extra styrmän		K Kasa		G Boman
Telegrafist	S Weckman	T Fridolf	L Lundgren	
Maskinchef	G Munck	J Rutgersson	R Poohl	B Andersson
1:e maskinist	E Angerby	T Olsson	A Gullmarstam	R Nylund
2:e maskinist	G de Capretz	J Lyborg	T Lundgren	I Svensson
2:e maskinist jr	H Emanuelsson	P Alsparr	M Andersson	J Uddqvist
Kylmaskinist	I Burman	K Palm	P Bäckman	S Andersson
Elingenjör	I Myrberg	C Hellgin	E Strömberg	T Wiklund
Maskinbefälsassistent		P Norberg		
Ekonomiföreståndare	S Blomberg	K Holling	S Gellberg	H Frödin
1:e kock	K Lundqvist	A Johansson	B Danielsson	H Hulser
Mässman	P Myrberg-Bauermann	E Berglund	I Johansson	T Andersson
Mässman	C Berglund	E Duarte-Lime	P Åhsberg	K Nordenswan
Mässman	A Eriksson	A Carlsson	O Olsson	A Holmqvist
Mässman	T Berg	G Rivenäs		J Andersson
Mässman	Nordenswan			W Frödin
Ekonomibiträde			D Domenech	
Båtsman	S Josefsson	F. Frölich	K Hermansson	T Lundin
Matros	G Sund	J Brehammar	D Johansson	R Ekman
Matros	P Nielsen	V Ruigrok	F Marcos	B Wiktorsson
Matros	A Veikolainen	L Theodorsson	O Cordero	P Monfors
Matros		K Nikander	U Vainionpää	M Anvelt
Matros		R Pettersson	L Persson	K Fredriksson
Lättmatros	B Brohlin		T Schmidt	
Lättmatros	B Lindblad			
Lättmatros	T Frick			
Jungman	B Nylén	E Einarsson	P Sistig	C Hermelin
Jungman		K Wasström		U Bergqvist
Jungman		S Ahlgren		
1:e reparatör		J Träger	H Eriksson	V Eriksson
Reparatör	J Herdler			
1:e motorman			R Svanholm	
Motorman	J Engsfors	Baf Milivoj	B Palmersjö	R Zetterberg
Motorman	J Perez-Perez	O Rosenberg	L Hjelm	T Vevicopoulos
Motorman	B Sjöberg			
Motorelev	L Ohlsson	A Olsson	O Kumerius	C Davidsson
Motorelev	B Hellström			

Tankrederiet

	SEA SAGA	SEA SAINT	SEA SCAPE	SEA SCOUT
Befälhavare	C Dahlberg	B Svensson	M Månsson	H Hermansson
Överstyrman				P Andersson
2:e styrman	L Stockhaus	R Nordberg		R Remes
2:e styrman	J Inkiö		U Kempe	
2:e styrman jr				B Fransson
Telegrafist	S Thunström	U Wiberg	W Carling	E Hägglund
Maskinchef	J Simonides		B Nilsson	B Jörgensen
1:e maskinist	G Sundström		E Levin	M Pietilä
2:e maskinist	H Thiel	Z Bajkai		J Hansen
2:e maskinist jr	R Norell		B Johansson	L Nilsson
Elingenjör	B Ottosson	A Pirttivesi	K Björkman	L Einarsson
Elingenjör				
Ekonomiföreståndare	K Lundberg	S Hanssen	A Lundberg	B Andersson
1:e kock	T Wong.Hok		U Lindqvist	K Porthman
2:e kock	B Ramsten		K Berggren	C Arvidsjö
Mässman	A Ibrahim	A Taha	K Olsson	M Azcona-Correa.Jose
Mässman	K Heng	L Ghergorina	I Lehman	M Diaz-Lemes
Mässman	J Guilherme		M Kunna	D Lopez
Mässman			C Celander	K Abrahamsson
Båtsman		H Hansson	B Karlsson	Ink Endel
Matros	J Lysebring			J Blomqvist
Matros	L Nordin	J Santur-Seminario	A Fernandez	K Dahl
Matros	R Aceveda		W Sumbera	R Agnello
Matros		G Parodi		Vukic,Luka
Matros				J Andersson
Matros			W Navarro-Flores	L Berg
Matros				B Jenderman
Lättmatros	L Andersson			
Lättmatros				J Budino
Pumpman			G Seifert	S Håkansson
1:e reparatör			A Preberg	A Carlsson
Smörjare	L Bohman		H Fransson	P Ferrera-Ramon
Eldare	B Thunstedt	H Osman	K Horn	B Lingsberg
Eldare	E Mets		K Wong	G Staedman
Eldare		I Bergholtz	C Bengsen	F Davila-Rio
FÖB			J Parolini	

TANKREDERIET

	SEA SERENADE	SEA SERPENT	SEA SOLDIER	SEA SONG
Befälhavare	C Kahl	S Stenersby	Å Kjellberg	H Englund
2:e styrman			A Torbrandt	
2:e styrman jr	J Siggelkow			L Winnerström
Telegrafist	B Johansson			
Maskinchef	H Lehti	Å Berglund	F Persson	G Hedberg
1:e maskinist			S Bergland	S Carlström
2:e maskinist	L Linder	B Harrysson		
2:e maskinist			S Bjurdell	
Elingenjör	A Bergdahl			
Förrädsman				
Ekonomiföreståndare	Antkowiak	P Nilsson		M Kadziolka
1:e kock				
2:e kock	G Jansson			
Mässman	A Ramos		G Vassalli	B Svensson
Båtsman	K Johansson	B Brisen		
Matros	A Romero-Perez	L Hall	S Ullen	W Lökk
Matros	V Magas	B MC Keating		J Andersson
Matros	J Cabrera			
Lättmatros				
1:e elektriker		N Krnjaic		
1:e reparatör			L Karlsson	V Ström
Eldare	R Gustavsson	L Karlsson	T Lundh	H Krakau
Eldare				
Mässman		G Frances	A Kruus	
Mässman		D Hadidi		

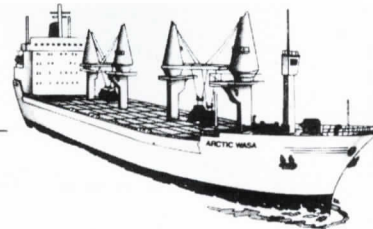


	SEA SPLENDOUR	SEA STRATUS	SEA SWAN	SEA SWIFT
Befälhavare	H Nyman	U Mildh	J Gustafsson	G Sjöbris
2:e styrman	K Lumsden	S Ekstrand	Ch Fagerstedt	W Olsson
2:e styrman jr				
Telegrafist	L Swan			
Maskinchef	H Hansen	Ch Heikell	E Ahlsund	M Sandblom
1:e maskinist		J Andersson		
2:e maskinist		H Edtmayr	A Lillman	B Stahlin
Elingenjör				L Björklund
Elingenjör				
Maskinbefälsassistent	I Olofsson			
Ekonomiföreståndare	P Czajkowski	U Lundell	S Pettersson	A Henriksson
1:e kock	L Bergelin	L Lönnqvist		
2:e kock	C Arvidsjö			C Rydell
Mässman	S Selim			A Gabrielsson
Mässman	Zambrano-Vestedo	G Nilsson		
Mässman				
Båtsman	J Machlus			
Matros	E Mela	P Provalt	A Jonsson	J Wallin
Matros	G Nodemar	H Paulsson	A Saeed	E Rappu
Matros		P Salmela	E Ginlund	S Aaltonen
Matros				
Matros				
Lättmatros	H Andersson			
Lättmatros			K Melander	
Jungman		H Jöderström		
1:e elektriker				
1:e reparatör		S-E Svensson		A Woodtli
Eldare	K Johansson	F Rodrigues	H Salminen	T Rydell
Eldare	M Surijan			
Eldare		R Lozano		
Eldare				

TANKREDERIET

	SEA SYMPHONY
Befälhavare	B Wennermark
Överstyrman	
2:e styrman	P Johansson
Maskinchef	K Zetterlund
2:e maskinist	B Björlycke
2:e maskinist	B Gustafsson
2:e maskinist jr	
3:e maskinist	
Ekonomiföreståndare	L Stoor
1:e kock	S Sandell
2:e kock	P Rundqvist
Mässman	R Candia
Mässman	A Obied
Mässman	B Persson
Båtsman	B Frindell
Matros	A Lyren
Matros	H Karlsson
Matros	
Matros	J Nyman
Matros	S Sarin
Matros	B Zikovic
Matros	R Brandt
Matros	P Ronquillo
Lättmatros	D Lems
Pumpman	R Olsen
1:e reparatör	J Bubik
Eldare	R Verdejo
Eldare	M Fredriksson

Torrlastrederiet



	ARCTIC WASA	ATLANTIC WASA	BALTIC WASA	CELTIC WASA	
Befälhavare	K Andersson	S Ekman	J Stagling	S Strömberg	
Överstyrmans	H Collins	N Karlsson	K Hammarström	N Asplund	
2:e styrman	L Eriksson	B Backman	K Vinblad	G Back	
2:e styrman jr		G Blandford	H Henriksson	N Broström	
3:e styrman	N Sjöberg				
Extra styrman					
Telegrafist	B Lindkvist	P Bogren	C Fredson	A Bjurkvist	
Maskinchef	A Ahlqvist	A Pettersson	K Landgren	T Serrander	
1:e maskinist	K Grundberg	O Landin	H Nimmervoll	R Grunditz	
2:e maskinist	T Kjellner	G Nordlund	R Molin	G Werner	
2:e maskinist	A Maurstig	W Schaller	J Staromiejski	K Månsson	
Elingenjör	B Weckström			J Edvardsson	
Elingenjör	T Gallen-Kallela				
Elmaskinist			R Garcia-Aneiros		
Ekonomiföreståndare	B Ekström	C Krook	J Mattsson	B Wulf	
1:e kock	L Lindberg	L Tamminen	K Wulff	E Olesen	
2:e kock			B Abdalla	K Jansson	
Mässman	N Lima	A Bashier	E Salah	L Olsson	
Mässman	A Da Cunha	A Al-Waily	N Do Rosario	A Jonsson	
Mässman	A Tamminen	T Palaming	M Mezquita-Martinez	C Jobatey	
Båtsman	N Björndal	K Sjöström	S Karlsson	E Ameland	
Matros	Upmacis.Ernests.Alfr	A Jama	R Garcia	P Garcia	
Matros	F Karlin	I Senario	A Loomans	L Constant	
Matros	E Nikkinen	R Sundkvist	J Dos Santos	T Falk	
Matros	G Oliveira	K Lagerström	P Pineiro	R Kaya	
Matros	K Gabrielsson			C Dahlström	
Lättmatros		A Norgren	D Andreasson	B Alvin	
Lättmatros		Pyk Thomas	R Nilsson		
Jungman			P Lindgren	P Durne	
Elektriker		H Jansson		M Markovic	
1:e reparatör		K Ahko			
Reparatör			N Henningsson		
1:e motorman			C Sestayo		
Motorman	B Palmqvist	A Custodio	L Laafrit	V Rydström	
Motorman	R Noreus		S Larsson	B Bruhn	
Motorman				L Nilsson	
Motorelev		N Eriksson	G Danielsson	O Andersson	
	DELPHIC WASA	NORDIC WASA	PACIFIC WASA	SINGÖ	GOTHIC WASA
Befälhavare	P Westerståhl	A Johansson	H Hellström		B Oldaeus
Överstyrmans		H Sipinen	Ö Ödegård	V Uustalu	S Rönngren
2:e styrman	Y Florin	J Fröhberg	P Kinnunen		
2:e styrman	T Mäittälä				
2:e styrman jr	L Pettersson	S Hagland	S Karlsson		
Extra styrman	G Rosen				
Telegrafist	H Fyrman	TV Bille-Fritz	M Hall		K Jonsson
Maskinchef	L Pettersson	H Andersson	K Hall		S Wikdahl
1:e maskinist	W Svensson	M Tonsa	B Tengdelius		R Jonsson
1:e maskinist					W Wessnert
2:e maskinist	L Steffenburg	B Johansson	C Noord	G Lindahl	H Thomsen
2:e maskinist	D Wallenbert	G Danielsson	Y Rodriguez		J Jönsson
Elingenjör	S Waltersson				R Carlsson
Maskinbefälsassistent			von Sydow.Martin		
Maskinbefälsassistent			J Boström		
Ekonomiföreståndare		S Buer	H Alfredsson		Ch Olsson
1:e kock	G Abu El	E koivunen	N Nilsson		H. Fernelius
1:e kock	T Wilen				
2:e kock	J Stålhandske	C Exell	A Bergman		S Johansson
Mässman	E von Fieandt	S Clemente	M Williams		J Flor
Mässman	S Pajari	E El Kholi	F Jocson		R Feys
Mässman	A Karlsson	P Miranda	M Lopez		T Ingvarsson
Mässman		K Roos			
Båtsman	C Enarsson		V Franic		H Mäkinen
Båtsman		N Rantatalo			
Timmerman	H Markula	E Karlsson	M Perez		L Asplund
Matros	E Kittlass	L Lorentzon	P Rodrigues-Pereira		O Karlsson
Matros	E Sanchez	N Dostil	M Alves		H Ekman
Matros		I Gurgen	T Gonzales		P Wall
Matros		T Rasmussen			
Lättmatros	T Irhage	G Gonzalez	D Ohlin		A Pettersson
Lättmatros	K Harneback				B Andersson
Lättmatros	S Bergman				
Lättmatros	B Callmer				
Jungman			T Hjalmarsson		K Jörgensen
1:e elektriker		E Pedersen			
1:e elektriker		G Wolten			
1:e reparatör	S Andersson	A Notander	H Bruckmann		H Gruvell
Motorman	I Olsson	L Kärnä	G Soares		K Båvenmark
Motorman	H Kock	G Olivares	J Zubieta		M Dahlin
Motorman	K Klapp	H El Tahir	W Rasmussen		T Boodh
Motorman		I Saarinen			G Ellis
Motorelev	L Gustafsson		J Ryberg		

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

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

Saléncup i fotboll

Under tre ljumma junikvällar gick en fotbollsturnering av stapeln HKF:s plan på Kaknäs. Tankdivisionen var utmanare och turneringen spelades som cup i form av en vinnar- och en förlorargrupp. Fem lag ställde upp med var sitt 9-mannalag med valfritt antal reserver/avbytare, nämligen torrlast, ekonomi, administration, kyl och tank.

Minsta antalet matcher för sämsta lag var två och maximum för bästa lag fem. Det uppenbarades ganska snart att kyl och torrlast stod i en klass för sig, men vad gjorde det. Samtliga lag kämpade väl och resultaten blev följande:

Torrlast—Ekonomi	4—1
Administration—SRS	2—7
Kyl—Tank	8—1
Ekonomi—Administration	3—1
Ekonomi—Tank	2—1
Torrlast—Kyl	3—1
Ekonomi—Kyl	0—3

Till finalen gick följaktligen torrlast och kyl och den matchen slutade med seger för torrlast med 4—2.

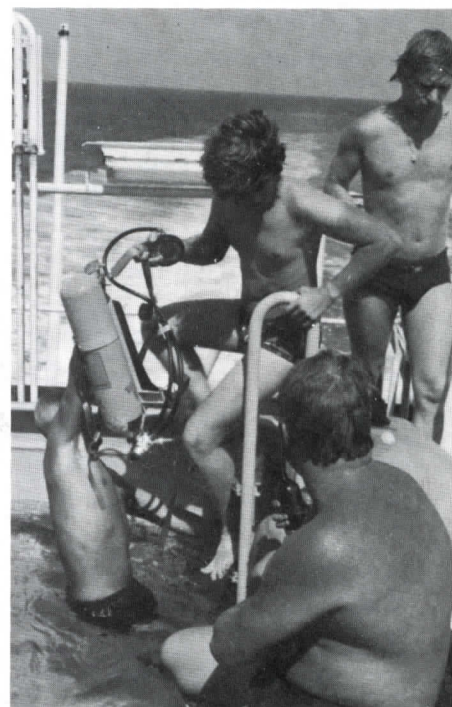
Dagen före finalen spelades traditionsenligt en match mellan Scandinavian Trading och SSAB som slutade med seger för SSAB med 6—2.



Anders Johansson, torrlast, ger inte rädda. I mittens kyla försvarsskipa Lennart Hofdell i kyla mål en chans att Thomas Lyning.

Dykaraskola ombord

Från andremaskinist Johnny Arntzen på Snow Flake har Salén-Nytt i sommarvärmen fått den här svalkande bilden, som visar hur man ombord lär sig att använda Aga Divator, som är en typ av dykarutrustning för sportdykare. Utbildningen har letts av förstemaskinist B. Johnsson och när denne på försommaren mönstrade av för semester tog nymönstrade motormannen G. Andersson över lärarskapet. Johnny Arntzen kallar i ett brev Snow Flake för »The happy ship» och man kan gott tänka sig att fritidsaktiviteter av det här slaget bidrar till att ge tacksägelse för ett sådant omdöme.



Dribblern Håkan Blomqvist, ekonomi, attackeras av Olle Lindahl, tank.