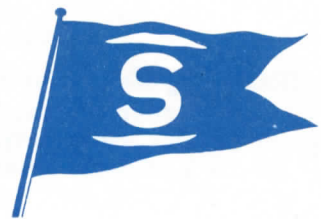


Salén-Nytt

Nr 4 Sept 1977 — Årg 10



Halvårsrapport 1977

Omsättning och resultat

Saléninvestkoncernens omsättning uppgick under första halvåret 1977 till 1.048 mkr. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatter uppgick till -33 mkr. I resultatet ingår 45 mkr utgörande återvunnen nedskrivning vid avveckling av Göta-verken-engagemanget.

Förlusten under första halvåret orsakades av de svaga marknaderna inom tank- och torrlastdivisionerna. Vid halvårsskiftet var 5 fartyg upplagda och 11 fartyg överksamma.

Kyldivisionens resultat var gott under första halvåret. Tor Line, Salén & Wicander och Toyota Autoimport utvecklades tillfredsställande, dock drabbades Tor Line av stridsåtgärder under vårens avtalsförhandlingar liksom av stuveriarbetarstrejker.

Salén Energys verksamhet fortgick planenligt. De två borrhållningsanläggningarna har sysselsättning i Mexikanska Golfen i en marknad som utvecklas positivt.

Saba/Dagabkoncernen, i vilken Saléninvest har ett 40-procentigt ägarintresse, visar en fortsatt god utveckling. Halvårsresultatet före bokslutsdispositioner och skatter uppgick till 29 mkr.

Fartygsflottan

Under första halvåret togs leverans av tankfartyget Sea Song, 351.460 tdw, vari Saléninvests ägarandel är 68 %, samt bulkfartygen Delphic Wasa och Gothic Wasa, båda om 22.785 tdw.

I samband med uppgörelsen med staten om överlåtelse av aktierna i AB Götaverken tecknades nybyggnadskontrakt rörande sex kylfartyg om vardera ca 600.000 kubikfot för leverans under 1978-80.

Under första halvåret försålde tankfartygen Sea Sapphire, 60.328 tdw, byggt 1963, och Sea Sovereign,

210.550 tdw, byggt 1969, samt bulkfartyget Scottish Wasa, 15.912 tdw, byggt 1961. Efter halvårsskiftet hävdades nybyggnadskontraktet för ett bulkfartyg om 59.250 tdw. Samtliga dessa 4 fartyg har långtidsbefraktats av Saléninvest.

Bulkfartyget Scandic Wasa, 20.280 tdw, byggt 1963, och linjefartyget Korshamn, 12.980 tdw, byggt 1957, överfördes under första halvåret till engelska dotterbolag.

Investeringar och likviditet

Under första halvåret uppgick koncernens bruttoinvesteringar till 311 mkr, fördelade på fartyg 260 mkr, fastighet 28 mkr samt borrhållningsanläggning 23 mkr. Utöver varvskrediter och byggnadskreditiv har medelfristiga lån om 12 milj. US dollar upptagits. Koncernens likvida medel inkl. kortfristiga placeringar uppgick den 30 juni till 208 mkr. (Vid årsskiftet 253 mkr).

Prognos för 1977

För tankdivisionen och torrlast-

divisionen väntas ingen nämnvärd marknadsförbättring under hösten. Det är därför tveksamt om de upplagda och överksamma fartygen kommer att sättas i trafik under året.

Kylmarknaden har en utpräglad högsäsong under våren, varför kyldivisionens resultat blir svagare under andra halvåret.

Uppläggningen av fartyg samt genomförda och planerade fartygsförsäljningar innebär att en reduktion av personalstyrkan kan komma att bli nödvändig.

Övriga verksamhetsgrenar väntas ge i stort sett oförändrat resultat.

Koncernresultatet för andra halvåret efter finansiella intäkter och kostnader väntas bli försämrat jämfört med första halvåret. Årsförlusten beräknas kunna täckas av realisationsvinster samt ianspråktagande av del av tidigare gjorda avsättningar.

Koncernens likviditet beräknas vid slutet av 1977 kunna bibehållas på minst samma nivå som vid halvårsskiftet.

Koncernresultaträkning

(milj. kr)

	Första halv- året 1977	Första halv- året 1976	Helåret 1976
Omsättning	1.048	1.005	1.929
Drifts- och administrationskostnader	- 983	- 928	- 1.789
Rörelseresultat före avskrivningar	65	77	140
Avskrivningar enligt plan	- 86	- 71	- 148
Resultat vid försäljning av fartyg	4	24	38
Rörelseresultat	- 17	30	30
Finansiella intäkter	17	18	39
Finansiella kostnader	- 65	- 49	- 113
Kursdifferenser	- 13	- 9	- 4
Resultat efter finansiella poster	- 78	- 10	- 48
Resultat vid försäljning av aktier i AB Götaverken	45	76	76
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	- 33	66	28



Bilden på första sidan togs av överstyrman Stig Rönngren på Gothic Wasa, när fartyget gjorde sin första resa till Nanisivik för att lasta malm. Om denna resa berättas mer på sid. 10 och 11.

Gasfynd av Petroswede

Petroswede AB, i vilket Saléninvest äger 20 %, har tillsammans med en grupp andra bolag påträffat s k torr gas vid borrhållningar utanför den tunisiska östkusten.

Från ett borrhål på ca 3.000 meter uppmättes ett gasflöde på över 850.000 kbm per dygn. Ytterligare studier krävs innan beslut fattas om fortsatt borrhållning i området. Hålet har tills vidare pluggats igen.

Petroswede träffade i våras en uppgörelse om andel i en koncession för oljeprospektering utanför den tunisiska kusten. En ansökan om godkännande av överlåtelsen har lämnats till de tunisiska myndigheterna.

Saléninvest AB

Interim Report six months ended
June 30, 1977

Turnover of the Saléninvest Group during the first six months of 1977 amounted to Skr 1,048 million, compared with Skr 1,005 m. during the same period a year earlier. The Group reports a loss, before special adjustment and taxes, of Skr 33 m. for the first six months of 1977, compared with a profit of Skr 66 m. for the first half of 1976. Group income for 1977 period includes Skr 45 m. released from reserves made available through the termination of the Group's interest in AB Götaverken.

The losses incurred during the first half of the current year were due to the extremely depressed tanker and dry cargo markets. At the end of June five ships were laid up and another eleven were idle.

Operating income of the reefer division held up well, and operations of Tor Line, Salén & Wicander and Toyota Autoimport developed satisfactorily. However, Tor Line was affected by certain labour disturbances in connection with the collective bargaining on wages and by stevedore strikes.

Salén Energy's operations progressed according to plan. The company's two oil drilling platforms are employed in

Consolidated income statement (Skr millions)

	Jan 1 1977	— Jun 30 1976	Full year 1976
Sales	1,048	1,005	1,929
Operating and administrative costs	—983	—928	—1,789
Operating income before depreciation	65	77	140
Planned depreciation	— 86	— 71	— 148
Profit on sale of ships	4	24	38
Operating income	— 17	30	30
Financial income	17	18	39
Financial expense	— 65	— 49	— 113
Currency exchange adjustments	— 13	— 9	— 4
Income after financial income and expense	— 78	— 10	— 48
Profit on sale of shares in AB Götaverken	45	76	76
Income before special adjustments and taxes	— 33	66	28

the Gulf of Mexico, where the off-shore market has improved.

The favourable development of the Saba/Dagab food distribution group, in which Saléninvest has a 40 percent interest, continued. Operating income before special adjustments and taxes during the first half of 1977 totalled Skr 29 m.

Group Fleet

During the first half of the year the tanker division took delivery of Sea Song, a 351,460 dwt tanker in which Saléninvest has a 68 percent interest. Two bulk carriers, Delphic Wasa and Gothic Wasa, each 22,785 dwt, were also delivered.

Forts sid 6

San Bruno räddade nödställd seglare

När Saléns kylfartyg San Bruno för en tid sedan var på väg från Nagoya i Japan till Acajutla i San Salvador med last av bilar fick man från Honolulu Coast Guard telegrafisk begäran om att bistå en nödställd seglare. Kl 21.27 siktades den nödställda båten Salmo, hemmahörande i Huntington Beach i Californien, som var på hemväg från Honolulu till San Francisco. En halv timma senare hade man tagit ombord de bägge seglarna, båtens ägare Alan Brown och hans broder Charles, bägge i 20-årsåldern.



Masten kunde inte räddas.

De hade satt igång en liten nödradio-sändare, inte större än en tändsticksask, som hade pejlat in av sjöräddningen i Honolulu. Sedan hade flygplan sänts ut för spaning och fartyg i rimlig närhet anropats.

Salmo hade haft svår storm, seglen var förlorade, och två gånger hade båten helt vattenfylld och med stor möda länsats bägge gångerna. Nu vid bärgningstillfället hade den hårda vinden mojnät, men sjön gick fortfarande hög och försvårade ombordtagningen på San Bruno. Hon krängde i sjön, och vikten av den 25 fot långa segelbåten var just så mycket som kranarna tålde. En svängande last på 5 ton är inte att leka med, men även om masten fick offras fick man slutligen ned Salmo på däck. Kl 23.00 var hon surrad och San Bruno kunde fortsätta mot Acajutla. Räddningsexpeditionens avvikelse från routen hade tagit 19 1/2 timmar.

Även pekuniärt blev det slutligen en insats från rederiets sida. Ägarens försäkringsbolag och Saléns ombud hade skilda uppfattningar om haveristens värde, men man godtog dock efter förhandlingar en ersättning på 2.500

dollar. Saléns självkostnader för tidsförlust och bunkerkonsumtion uppgick till beräknade 8.000 dollar.

Av intresse kan det vara att veta vad sjölagen säger i ett omvänt fall — när värdet av det bärgade fartyget överskrider kostnaderna för bärgningen. I så fall delas överskottet enligt vissa regler mellan det bärgande fartygets rederi, befälhavare och dess besättning.



Ägaren Alan Brown mellan Göran Skantze och brodern Charles.

Under en kort tid i våras togs en del av det upplagda tonnaget på nytt ut på haven. Större delen är nu tillbaka där de låg: I malpåse på olika fjordar och vikar längs nordiska kuster. Världshandeln som före oljekrisen växte med 10 procent årligen sjunker i år på nytt, det finns för många båtar för de frakter som önskas. De nya båtar som flottan tillförs är få och oftast starkt subventionerade via staten, dvs över skatterna. Ingen ljusning är för dagen i sikte.

Salénchefen Sture Ödner tror på Sverige "men då får politikerna ta sitt ansvar. . ."

Vi röstade inte på den gigantiska socialisering av förlustföretag som tycks pågå just nu

Bertil Torekull: Svensk ekonomi och industri befinner sig i en situation som många anser påminner om 30-talets värsta kris och utsikterna verkar också på lång sikt mörka. Sture Ödner — tror du på Sverige?

Sture Ödner: När jag for in till jobbet i morse gjorde jag en iakttagelse. Det var många kanske de flesta — som körde för fort men jag såg knappast någon som inte hejdade sig för rött ljus. I årtal har vi svenskar kört för fort och överträtt alla rimliga ekonomiska fartgränser — nu tror jag att det äntligen syns ett stoppljus på vägen. Inbromsningen blir brutal.

BT: Men hur kom det sig att vi kört som sådana galningar?

SÖ: Jag tror vi blev fartblinda då vi gjorde upp löneavtalen 1975. Konjunkturen föreföll lysande, vi hade jättefina kontrakt och skrev på 2-årsavtal när omvärlden gick på 1-årsavtal. Dessutom belastades företagen i den allmänna yran med skö övervinstbeskattning samt en rad extra avgifter som löntagarna slapp se — arbetsgivaravgifter m m. Politikerna vill gärna dölja det faktum att reformen de drivit fram också på något sätt ska betalas.

BT: Men visst var arbetsgivarna själva en smula blåögda som utan knot skrev på?

SÖ: Vi leker låtsaslekar i Sverige. Det heter att arbetsmarknadsparterna ska göra upp om lönekostnadsutrymmet. Men när vi gjort det så kommer staten och lägger till saker som vi inte alls räknat med. I framtiden måste vi få precisa ramar som löntagare, stat, arbetsgivare är ense om.

BT: Men löntagarna kommer alltid att vilja kompensera sig för högre priser etc.

SÖ: Det är återigen ett sätt att låtsasleka.

Om löntagarna vill kompensera sig så måste de ta från sig själva — via priserna. Så blir våra varor så dyra att utlänningarna som tidigare så villigt köpt våra produkter inte längre vill vara med och betala vår välfärd.

BT: Hur fartblinda på kostnadssidan anser du att vi har blivit? Vad är t ex genomsnittskostnaden för att driva en normal svensk tanker jämfört med en utländsk?

SÖ: Den är ganska exakt ett hundra procent större.

BT: Vilka jämför du med?

SÖ: Jag jämför driftskostnaden — dvs enkannerligen personalkostnaderna (löner plus sociala avgifter) — med motsvarande för ett brittiskt, grekiskt eller liberianskt genomsnittsfartyg. När vi säger att vi då inte kan konkurrera så svarar vår motpart vid förhandlingsbordet att då bör svensk sjöfart lägga ner. Jag tror det målet kommer att uppnås.

BT: Är driftskostnaderna avgörande för förlusterna i redarnäringen?

SÖ: Inte helt, gemensamt med stora delar av exportindustrin har vi att våra fraktsatser görs upp i dollar, som tidvis varit en svag och fallande valuta. Samtidigt är vår kronas växelkurs anknuten till tyska marken — en av världens starkaste valutor.

Men Sverige och Tyskland är inga lika barn som leka bäst. Tyskarna stärkte sin mark genom att hålla tillbaka kostnaderna, i samspel inom alla grupper av samhället. Vårt system är helt motsatt. Det betyder: Vi får intäkter i en svag valuta, vi växlar i en stark. Där förlorar vi mycket stora belopp.

BT: Vi bör alltså lämna den skormen?

SÖ: Vi måste på något sätt befria oss från banden med tyska marken. Men som åtgärd att lösa den svenska krisen räcker det inte. Ser vi bara till vår näring så skulle vi behöva en 50-procentig devalvering och lyckas med konststycket att samtidigt bemästra kostnaden för att bli konkurrenskraftiga.

BT: Du efterlyser alltså ett helt koppel av åtgärder för att bota "svenska sjukan"?

SÖ: Det är bara primitiva folk som åter utsädet. Det svenska utsädet — som ska "föda" åldringar, barn, stude-

I tidningen Dagens Industri publicerades i augusti en intervju, som tidningens chefredaktör Bertil Torekull gjorde med Sture Ödner. Med benäget tillstånd från Dagens Industri återges här intervjun i sin helhet.

rande, sjuka — det är industrin och dess konkurrensförmåga. Allt måste inriktas på att hjälpa företagen att börja göra pengar igen. En stor del av exportindustrin lever idag på vad deras dotterbolag i utlandet tillverkar och säljer, det kompenserar eventuella förluster här hemma. Kort sagt: Åtgärds paketet måste gälla företagen i Sverige.

Åtgärd 1: Devalvering — redan nämnd.

Åtgärd 2: Senarelägg på 5 år vissa beslutade reformer — t ex den femte semesterveckan.

Åtgärd 3: Kraftig sänkning av socialavgifterna på ca 10 procent.

Åtgärd 4: Ge sjöfarten samma rätt som tillverkningsindustrin att bedriva rörelse utomlands.

Fick jag idag omregistrera ett av våra fartyg så att det istället drevs av vårt engelska dotterbolag skulle det betyda en kostnadsbesparing på cirka 4 Mkr/år.

BT: Hur snabbt behöver dessa åtgärder sättas in?

SÖ: De bör beslutas före jul.

BT: Är Du missnöjd med att regeringen inte ingripit förr?

SÖ: Regeringen har i stor utsträckning haft att effektuera den gamla regimens beslut. Men nu måste den göra något mycket snart. Vad som just nu pågår förefaller vara en gigantisk socialisering av förlustföretag. Det var inte det som svenska folket röstade på i höstas.

BT: Tycker du att företagarna verkligen tagit sitt ansvar?

SÖ: Så fort en företagare stått upp och ropat varningsrop har de utsatts för glåpord och personliga angrepp — jag har t ex kallats Glistrup av Sjöfolksförbundets ordförande. Många av oss företagare har blivit oerhört illa berörda av dessa smädelser så fort vi berättat vad som egentligen är deras skyldighet enligt aktiebolagslagen.

BT: Har då svenska företagsledare bara haft rätt, är de så superskickliga?

SÖ: De flesta av oss svenskar har nog fått för oss att vi är en speciell elit i

världen. Det är vi inte. Andra länder jobbar effektivare, långsiktigare.

BT: Är denna svenska stöddighet en följd av nya värderingar i samhället tror du?

SÖ: Dygder som byggde det svenska välståndet håller på att holkas ur. Är det helt bra att det inte spelar någon roll om man uteblir från jobbet därför att man inte känner för att gå dit? Jag tror vi måste tillbaka till ett tänkande där vi ställer arbetsmoraliska krav på varandra. 20—25 procent frånvaro är och förblir en kostnad som gör det svårare för oss att överleva i konkurrensen.

BT: Tror du vi kan "återupprätta den gamla moralen"?

SÖ: I grund och botten tror jag folk bara väntar på att höra från sina ledare — från politikerna, från fackets toppar, från företagscheferna — att nu är läget så svårt att nu måste vi alla ställa upp.

Får bara folk en klar signal så sätter de igång. Det har jag själv sett i vårt eget företag. Jag tror alltså att vi för en viss tid får skjuta upp den så populära debatten om hur den svenska kakan skall fördelas utan fastmer hjälps åt att tillse att vi överhuvudtaget har vår kaka kvar.

BT: Är det dags för politikerna att äntligen lägga korten på bordet inför väljarna?

SÖ: Det är deras skyldighet.

BT: Om vi får en väckelse inför de gemensamma problemen och om åtgärdsprogrammet du föreslagit genomförs — tror du då på Sverige?

SÖ: Jag ser tre latenta styrkefaktorer — den första är det pragmatiska samförståndet mellan fack och företagsledning som egentligen finns i svenskt näringsliv men som dolts av en våg av konfrontationsstämningar.

Den andra är att vi är ett högt utbildat folk och den tredje är att vi är ett begränsat antal medborgare i ett rikt land.

Ute i världen är vi — en homogen av imperialism obefläckad nation — kanske en av de allra lämpligaste att göra en insats tillsammans med de många länder som nu håller på att utveckla sig.

Där kan vår stora uppgift ligga, vår stora affärsschans.

BERTIL TOREKULL

Fem Tor Line-fartyg förlängs

Som en följd av utvecklingen på ro/ro-marknaden har Tor Line beslutat förlänga fem av sina fartyg, nämligen Tor Nerlandia, Tor Belgia, Tor Gothia, Tor Dania och Tor Finlandia. Förlängningarna äger rum på Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij i Rozenburg, Holland, och innebär att fartygen blir förlängda till 163 meter mot nuvarande 137 meter — alltså en förlängning med 26 meter. Genom förlängningarna ökas även fartygens bunkerkapacitet vilket ger större aktionsradie.

Tor Nerlandia togs som första fartyg av de fem in i dockan den 15 juli och var redan en månad senare klar att sättas in i trafik på traden Kontinenten—Röda Havet. Samtliga fem fartyg skall enligt det uppgjorda programmet vara ombyggda senast den 20 oktober.

Förlängningsarbetet i sig självt går i princip till på följande sätt. Efter indockning kapas fartyget mellan span- ten 91 och 92. Aktra delen ligger kvar på kölblocken när dockan sänks och man bogserar ut förliga delen. Den nya sektionen bogseras på plats och passas in samtidigt som dockan höjs. När detta

är klart, görs operationen om igen, men denna gång gäller inpassningen förliga sektionen.

Då varvet skulle utföra detta arbete på Tor Nerlandia flöt ej förliga sektionen beroende på att nosen låg kvar på kölblocken då man sänkt dockan maximalt. Man kan nämligen ej sänka dockan över den nivå då aktra sektionen börjar flyta. Resultatet blev att varvet fick använda sig av pontonkran och med en wire genom klysrören lyfta nosen. Detta gick utan några större problem.

Tilläggas bör att två av fartygen blir förlängda i flytdocka och tre av dem i torrdocka, men operationen blir i stort sett densamma.

I samband med dessa stora arbeten blir Tor Belgia utrustad med aircondition. Tor Dania och Tor Nerlandia har redan sådana arrangemang. Vidare byggs förråden ut samtidigt som man bygger ett s k "leisureroom" i dessa tre fartyg. Av säkerhetsskäl installeras även en skyddad brygga längs styrbords brädgång mellan inredningen och maskincasing.



Fartyget har kapats i två delar

Tor Scandinavias exporesa inställd

Den planerade exportutställningen "World Wide Expo" med Tor Scandinavia (Salén Nytt 2/77) kommer inte att bli av under vintern 1977/1978.

Den främsta anledningen till att projektet inte kommer att genomföras är den korta tid initiativtagaren, Rudolf Bier, haft till förfogande. För

att delta skulle dessutom många företag tvingas göra extraordinära avsteg från innevarande budget, vilket också har bidragit till att exporesan inställts.

Rudolf Bier undersöker nu möjligheterna att genomföra en liknande resa under perioden januari—mars 1979.

In conjunction with the sale to the Swedish Government of the holding in AB Götaverken, Saléninvest signed a contract for six reefer vessels of about 600,000 cubic feet each, for delivery in 1978 and 1979.

Two Saléninvest tankers were sold during the first half of 1977: Sea Sapphire (60,328 dwt, built in 1963) and Sea Sovereign (210,550 dwt, built in 1969). The Group also sold the bulk carrier Scottish Wasa (15,912 dwt, built in 1961). An order for a new bulk carrier of 59,250 dwt was cancelled in August. The four ships have been time chartered by Saléninvest.

Scandic Wasa, 20,280 dwt, a bulk carrier built in 1963, and Korshamn, 12,980 dwt, a liner built in 1957, were transferred to a British subsidiary.

Investments and liquidity

Gross investment of the Group during the first half of 1977 amounted to Skr 311 m., made up as follows:

Ships	Skr 260 m.
Oil drilling platforms, etc.	Skr 23 m.
New office building	Skr 28 m.

Outlook for 1977

No appreciable improvement is forecast in the market for the tanker and dry cargo divisions. Accordingly, it is

doubtful whether the ships that are currently laid up or idle will be put into service during the year.

The reefer market has a pronounced peak season in the spring and earnings of the reefer division are therefore expected to be lower for the second half of the year.

As a result of lay-ups and sales of ships, some reduction of personnel may be necessary.

Largely unchanged results are forecast in the Group's other areas of operation. Group income after financial income and expense during the second half of 1977 is forecast to be lower than during the first six months of the year. The losses incurred during 1977 are expected to be covered by capital gains and by drawing on a portion of available reserves.

The Group's liquidity at year-end 1977 is expected to be at least equal to that at June 30, 1977.

Sålt fartyg

Kylfartyget Argonaut har sålts till Barba Maritime Corporation, Monrovia. Leverans till de nya ägarna skedde den 22 juli, varefter fartyget levererades i långtidscharter till Salénrederierna. Fartyget, som har döpts till Argonaut II, kommer att segla under liberiansk flagg.



Vinterstugor i Sälen och Åre

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

I Sälen finns en stuga för 4—5 personer under tiden 17/12 1977—30/4 1978 och i Åre en stuga för 5 personer under tiden 17/12 1977—30/4 1978. I Åre finns under vinterlovsveckorna och

påskveckan även en stuga med två lägenheter och plats för 4 resp. 6 personer.

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

Anmälningstiden utgår den 1 november. Observera att det i år kommer att debiteras en avgift om kronor 100:— per vecka och lägenhet. Skriv eller ring till Kerstin Damberg, Box 14018, 10440 Stockholm, tfn 08/63 55 60. Använd helst nedanstående svarskupong.

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

Salénia delägare i kreditkortsbolag

Rederi AB Salénia, Rang Invest samt Tornet Finans AB har gått in som delägare i kreditkortsguppen Conto Företagen och satsat 20 mkr i nytt kapital.

Salénia och Rang Invest får vardera 30 % av aktierna. Tornet Finans får 6 % och de gamla ägarna samt vissa medarbetare tillsammans resterande 34 %.

Förutom de tre egna kreditkorterna Stockholms Conto, Göteborgs Conto och Villa Conto administrerar Conto Företagen även företagsanknutna kreditkort som Ikea Konto, Kapp Ahl/Herrman Konto och Gylling Plus-Konto.

Aktiekapitalet var tidigare 750.000 kr. Det ökas nu till 3,5 Mkr. De nya aktierna har tecknats till en överkurs av sammanlagt 4 Mkr, vilken tillförs reservfonder. Utöver detta har 12,5 Mkr tillförts bolaget via 5-åriga konvertibla skuldebrev, vilka tecknats av de nya och de gamla aktieägarna. Därtill kommer 2 Mkr i förlagslån. Någon börsintroduktion av Conto Företagen är inte aktuell under de närmaste åren.

Erik Elinder står kvar som arbetande styrelseordförande. Nya i styrelsen blir Sven Salén och Per-Olov Boman från Salénia, Sven Engblom och Claes Dinkelspiel företrädande Rang Invest, Gunnar Ehrlemark (konsult) och VD Reine Olson från Conto Företagen.

Nytt om utbildning

Under våren genomfördes en "skräddarsydd" kurs för befäl i torrlastdivisionens senaste nybyggen. Kursen var avsedd i första hand för maskinchefer och 1:e maskinister och behandlade den automatikutrustning, som fartygen försetts med. Ytterligare kurser planeras för hösten.

Vidare har utbildning genomförts för fartygsbefäl som kommer att tjänstgöra i fartyg, som skall trafikera arktiska farvatten och där särskilda bestämmelser gäller för bl a radiocertifikat.

Sedan en tid tillbaka har önskemål framförts om utbildning av såväl fartygs- som maskinbefäl för att klara bl a service på den nautiska utrustningen. Vid en försökskurs i juni månad,

som genomfördes tillsammans med Decca, genomgick fartygsbefäl och elingenjörer en teoretisk/praktisk utbildning. På det sätt som kursen lagts upp fick deltagarna möjlighet att med bl a ombord befintlig mätutrustning och via telex och radiokontakt med experter från Decca lösa problemet "ombord".

Utbildningen visar att man på detta sätt själva bör kunna klara en stor del av servicen ombord omedelbart efter att fel uppstått samt till betydligt lägre kostnad. Detta förutsatt att visst reservdelsförråd finns.

Liknande utbildning planeras under hösten för kyl-, tank- och torrlastdivisionerna.

Seminarium i England

Det har visat sig att samma behov av utbildning föreligger för personal i inchartrat tonnage. Efter att ha presenterat en detaljerad målstruktur över utbildningen för Whitco och Cunard i England samt Ganymed Schiffahrtsgesellschaft i Tyskland beslöts att en kurs skulle genomföras i England för dessa tre rederier.

Kursen genomfördes i Gatwick under tiden 13—17 juni och har av kursdeltagare och observatörer fått ett mycket positivt omdöme. Innehållet i kursen har byggt på de kurser Salénrederierna genomfört för eget befäl i kyl- och lasthantering. Således har undervisningen avsett hantering av kylda och frysta varor, transport- och kylteknik, juridiska aspekter samt praktiska frågor kring kyltransporter.

Projekt- o kurschef har varit Jan Gustafsson. Följande lärare har medverkat: dr. Andreas Molnar, Chalmers, ing. Lars Eek, Frigoscandia, samt insp. Carl Olof Andersson och juristerna Rolf Ihre och Leif Richter, samtliga från Salénrederierna.

Följande befäl deltog:
Cunard Brocklebank Ltd
Captain M. Polson, captain J. Watson, chief eng. C. Robertson, chief eng. F. King och chief eng. D. Brooks.
Whitco (Marine Services) Ltd
Ship manager Mr. R. Farman, reefer advisor Mr. A. Mitchell, captain R. Eynon, captain J. Rawding, chief eng. H. Addison, chief officer R. Coldham och reefer eng. R. Booth.
Ganymed Schiffahrtsgesellschaft m.b.H.
Captain R. Donder.

Kinesisk mottagning

Pensionärsträff

Måndagen den 19 september anordnar Saléns Pensionärsklubb en heldags-träff på Malma fritidsanläggning. Från hela landet och även från grannländerna kommer pensionärer — sannolikt ett 100-tal — till träffen. Samling sker kl 09.30 på Riddargatan 17 för en kopp kaffe innan avresan sker med bussar till Malma. Dagen ägnas åt bl a olika fritidsaktiviteter och på kvällen blir det middag på Styrmansgatan.

Personlig inbjudan är sänd till samtliga pensionärer. Skulle någon genom förbiseende vara bortglömd, ber vi vederbörande ta kontakt med Kerstin Damberg, 08/63 55 60, som håller i arrangemangen.



Nyligen ägde en mottagning rum på folkrepubliken Kinas ambassad i Stockholm, till vilken företrädare för svensk industri och handel var inbjudna. Rederinäringen företrädades av Sture Ödner, som på bilden ses tillsammans med den kinesiske kommunikationsministern Yeh Fei och attaché Sun Chung Run (till vänster).

DE-driften rullar vidare

DE-drift skali nu införas i ytterligare ett antal fartyg från årsskiftet 1977/78. För att uppnå ett lyckat resultat med den nya driftsformen krävs en omfattande information. Preliminärt har därför följande informationsprogram fastställts för berörd personal: 7—9/9.

Information till personal i tankrederiets blivande DE-fartyg. Det material som gemensamt utarbetats av arbets- och referensgrupperna kommer att utförligt presenteras och diskuteras vid träffen. 13—15/9.

Likartad information till personal i torrlastrederiet. Dessa båda informationsträffar äger rum ombord på Pacific Wasa i Uddevalla. 26—28/9.

Information till personal i de fyra övriga Snow-fartygen. Lokal: Rederiet.

Fartygens budgetförslag, som intar en central plats i den nya driftsformen, skall vara klara och inlämnas senast den 10/10 för genomgång och sammanställning av de totala dagskostnaderna. Den 31/10 skall 1978 års budget vara fastställd och distribueras därefter till fartygen. De fyra Snow-fartyg, som redan har DE-drift och som i år skall upprätta egna budgetförslag ombord, kommer att erhålla material för nödvändiga beräkningar i början av september månad.

Övriga fartyg, som övergår till DE, kommer att få sina budgetförslag upprättade iland genom samarbete mellan tidigare budgetansvariga och den personal som skall tjänstgöra i fartygen. 28—30/9.

Allmän information om kontoplan och budgetering samt upprättande av fartygsanpassade budgetförslag för de fyra Snow-fartygen och för vardera två fartyg från tank- och torrlastdivisionerna. 3—5/10.

Samma som ovan men med personal från resterande två fartyg från vardera tank- och torrlastdivisionerna. Dessa båda träffar äger rum på rederiet.

Till omkring månadsskiftet oktober/november planeras den uppföljnings-träff som utlovades personalen i de fyra Snow-fartyg som startade DE-drift vid föregående årsskifte. De erfarenheter från driften såväl ombord som iland som då framkommer, skall vid månads-skiftet november/december delges all den personal som berörs av DE-driften inom de olika rederidivisionerna.

Hur har då DE-driften fungerat?

Ja, trots att en förhållandevis kort tid gått sedan driftsformen började användas, kan man tryggt påstå att den fungerat väl och att den påverkar kostnadsutvecklingen i rederiet positivt. 1977 års dagskostnadsutfall för första halvåret föreligger nu och en analys för perioden indikerar inget som ändrar denna uppfattning.

Vid en DE-träff på Saléns fritidsgård Malma i våras träffade Salén-Nytt medarbetare deltagarna i träffen. Alla var positiva till DE-driften och några av dem tyckte så här:

Lennart Sjöstrand, befälhavare i Snow Crystal: — DE-driften är en intressant satsning som kommit för att stanna. Känner att jag fått större inflytande över kostnaderna, man kan bättre påverka sin egen situation.



Lennart Sjöstrand

Torgny Bringeskoog, överstyrman Snow Crystal: — Känner mig inte så centralstyrd som förut. Arbetar friare och kan bättre utnyttja min egen erfarenhet. Tidigare har jag varit låst vid givna instruktioner.



Torgny Bringeskoog

Stig Burman, maskinchef Snow Ball: — Jag tror obetingat på DE-driften. Har fått bättre inblick i fartygens ekonomi och kostnader och kan påverka kostnadsbilden. Genom att jag nu har ett klart uttalat budgetansvar, kan jag göra snabba beslut.



Stig Burman

Christer Jonsson, ekonomiföreståndare Snow Ball: — Har varit i bolaget sedan 1973. Jag vill särskilt peka på den nya personalsituation som följer med DE-driften. När systemet är fullt utbyggt får vi stambesättningar som trivs ihop och då går arbetet lättare. Driftsledningen på fyra personer i varje fartyg jobbar tillsammans i DE-driftens anda. Förr var kategorierna ofta splittrade. Vi jobbar ihop och löser problem, som många gånger går i varandra. Fartygets budget gör vi upp tillsammans.



Christer Jonsson

Anm.: Sveriges Radios utlandsprogram ägnade den 5 juli nästan en halvtimme av sin sändning åt Salénrederiernas DE-drift.

Fraktmarknaden (vecka 34)

Kyl

Sedan föregående rapport kan vi tyvärr konstatera att kylmarknaden sedan slutet av juni drastiskt har försämrats. Sysselsättningen av vår egen flotta har dock kunnat hållas igång någorlunda tillfredsställande tack vare stora kvantiteter citrus från Californien. Vi räknar tyvärr med en fortsatt dålig marknad för augusti och en stor del av september.

Det är ännu för tidigt att uttala sig om marknadsläget för sista kvartalet, men normalt bör en viss uppgång ske under andra hälften oktober/första hälften november när citrusskeppningarna från Israel och Marocko kommer igång.

Ryssland har köpt ca 60.000 ton kött från Nya Zeeland och Australien för skeppning september/november till vad vi förstår mycket fördelaktiga priser och transportererna sker till låga frakter.

Man förväntar sig att Ryssland kommer att fortsätta köttimporten, vilket kan tänkas ge en viss marknadsstimulans.

Tank

På grund av de stora lagren hos raffinaderierna ligger en mängd fartyg fortfarande utanför USA:s kuster i väntan på lossning. Detta tillsammans med allt det kombinationstonnage som nu går i oljefart sätter en stark press på fraktraterna i framförallt Medelhavet och Västafrika. Uppläggningarna av tanktonnage har ökat från 26,5 milj dwt i slutet av mars till 35 milj dwt i slutet av juli.

Persiska Viken

En ökad efterfrågan på stort tonnage i slutet av juli reducerade väsentligt antalet fartyg i prompt position. De flesta av dessa fartyg har reducerad besättning och lång uppstartningstid. Sea Saga kunde därför utnyttja detta och få några poäng mer betalt för en prompt last. Aktiviteten i början av augusti har dock varit mycket låg. ULCC:s betalas nu med WS 22, VLCC:s får WS 24 och 80—100.000-tonnare WS 35—40.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Situationen i dessa områden är i det närmaste panikartad. Ett stort antal fartyg konkurrerar om varje last och raterna har pressats till en extremt låg nivå. 80.000-tonnare får WS 32,5—35 för lossning i Amerika och 40.000-tonnare får WS 70.

Karibiska Havet

Denna starkt säsongsmässiga marknad är stabil med frakter omkring WS 90 för 30—35.000-tonnare och WS 65—70 för 50.000-tonnare.

Periodmarknaden

Union har tagit en två år gammal 84.000-tonnare till US \$ 2,225 på 3 års time-charter med leverans i höst. Efterfrågan på mindre tonnage är alltför rätt god och befraktarna, framförallt de amerikanska, frågar alltmer efter fartyg med inertgas och segregerad ballast.

Torrlast

Fraktmarknaden för torrlast har inte förändrats nämnvärt sedan föregående rapport, i varje fall inte till det bättre.

Det är framförallt det större tonnaget som har det mycket besvärligt och vi har därför tillsvidare lagt upp Pacific Wasa. Det första nybygget från Hitachi, som skulle levereras den 15 juli, kvarligger tillsvidare vid varvet till den 15 oktober, då det i rådande marknad inte anses lönsamt att trada fartyget.

Juli och augusti är traditionellt tysta månader på grund av semestrar, och vi får vänta till september för att se om det blir någon markant ändring i konjunkturen.

Från och med detta nummer av Salén-Nytt kommer en marknadsrapport att införas även beträffande offshore-verksamheten. Rainer Moberg, VD i Salén Offshore Drilling Co AB, kommer att svara för dessa sammanfattningar.

Offshore

Vid halvårsskiftet 1977 var fler riggar sysselsatta än någonsin i offshore-verksamhetens historia. 291 riggar av alla kategorier, jack-ups, semis, borrhafartyg och pråmar, var i juli sysselsatta världen över, jämfört med 250 enheter i december 1976.

Under perioden maj—juli ökade samtidigt den globala mängden av riggar med 28 enheter. Den största ökningen någonsin inom offshore. Antalet osysselsatta riggar i världen minskade från 56 enheter i december -76 till 44 enheter i juli -77.

Om man betraktar utbud/efterfrågan på riggar under perioden juli -75/juli -77, framgår att då uppstod, som många befarat, överkapacitet på en "boomen" i beställningar 1973—74. Tidpunkten för den största överkapaciteten kan nu

bestämmas till november/december -76. Därefter har förhållandet mellan sysselsatta riggar och det totala utbudet minskat stadigt, trots att tillskottet av nya enheter under perioden maj/juni -77, dvs 28 enheter, var den mest markanta ökningen någonsin.

Det är främst "explorations"-aktiviteten i två områden som positivt medverkat till ökad efterfrågan, nämligen i Nordsjön och Mexikanska Golfen.

I juli -76 sysselsattes 47 enheter i Nordsjön jämfört med 62 enheter i juli i år. Man kan i dag tala om ett underskott på riggar i Nordsjön, vilket främst beror på att utbudet av semi-submersibles minskat kraftigt, då många ägare konverterat riggarna till flytande arbetsplattformar samt flytande bostadsplattformar i Nordsjön. Dessa konverteringar var en direkt följd av den svaga marknaden för semi-submersibles under 1976.

Mexikanska Golfen upplever för närvarande en mycket stor aktivitet, vilken bidragit till att samtliga riggar i området är sysselsatta på kontinentalsockeln utanför Texas och Louisiana.

I detta område sysselsätts för närvarande 110 enheter, varav 57 st är av typen jack-up, bland dem Salenergy I och Salenergy II. Det är främst denna typ av borrhafartyg som råder brist på i Mexikanska Golfen, då den ökade aktiviteten pågår i vattendjup som befinner sig inom jack-up riggarnas prestanda. Den stora efterfrågan har resulterat i flera beställningar vid varv i området. Under andra halvåret 1977 levereras 8 st nya enheter, samtliga redan kontrakterade för sysselsättning.

Dagsläget för oljeborrhafartyg ser alltså betydligt bättre ut än vad man kunde förutse i slutet av 1976 och vi i Salén Offshore Drilling Co AB har all anledning att tro att den marknadsuppgång vi ser i dag för Salenergy I och Salenergy II kommer att fortsätta ett bra tag framöver.

Premiär för Gothic Wasa i Arktis

Salénrederiernas arktiska fart med isförstärkta fartyg av Baltic Wasa-klassen inleddes i juli, då nyligen levererade Gothic Wasa avgick från Charleston i USA till Strathcona Sound, ett litet gruvsamhälle på nordligaste Baffin Island. Resan till Strathcona Sound, som ligger på latitud 73 grader, gick längs Grönlands västra kust. Resan förlöpte väl och mellan den 3 och 6 augusti lastades 22.400 ton malmkoncentrat, varefter fartyget avgick till Antwerpen, där lasten lossades i pråmar för vidare befördran på floder till Frankfurt i Västtyskland.

Nanisivik-gruvan är igång hela året om, men skeppningssäsongen för malm varar endast under de tre ljusa sommar-månaderna mitten juli/mitten oktober. Under denna första säsong kommer endast två av Salénrederiernas fartyg att sysselsättas på traden, nämligen Gothic Wasa och Baltic Wasa. Det senare fartyget anlände den 20 augusti till Nanisivik.

Befälhavaren på Gothic Wasa, kapten Bertil Oldaeus, har sänt Salén-Nytt en intressant skildring från den första resan, som vi här återger.

"Förberedelserna för dessa resor har varit långa och omfattande och den sista av förberedelserna gällde planläggningen av själva färdvägen. Isförhållandena i norra Baffin Bay har varit något besvärligare än normalt. För att undvika tjocka vid Newfoundlandsbankarna valde vi därför vägen genom Cabot Strait och Belle Isles Strait, som dessutom är den kortaste. Redan efter den sistnämnda passagen började de första isbergen synas.

Vi hade varit i kontakt med Ice Information, Frobisher, och av dem erhållit en rekommenderad route till Strathcona Sound. Fick förresten vid detta tillfälle en bra iskarta över vår väderfaximil utsänd från Halifax. Vi planlade då med hjälp av dessa informationer routen, dvs längs Grönlands västkust upp till ca 73°N och därefter i en nordlig båge i Baffin Bay till Lancaster Sound. Isförhållandena stämde väl överens med vad som angivits i kartor och beskrivningar.

Spaningsplan

Varje dag kl 16.00 GMT rapporteras positionen till Ice Information tillsammans med det aktuella isläget. Någon ytterligare iskarta gick ej att erhålla varken från Halifax eller Edmonton. Detta var ej heller nödvändigt eftersom issituationen under denna korta tid ej nämnvärt förändrades. Vid ett tillfälle i norra Baffin Bay blev vi anropade av ett isspaningsplan. De erbjöd sig att sända en iskarta från planet, vilket vi avböjde eftersom vi då kommit ur isen.

Väl framme i Nanisivik gick manövreringen vid tilläggning bra med stor hjälp av bogpropellern. Mycket svag tidvattenström rädde vid tillfället och vindförhållandena var också mestadels gynnsamma.

Tjocka och isberg

Navigationen har nästan uteslutande skett med Magnavox Satellitmottagare Mx 1102-NV. I norra Baffin Bay rådde vid båda passagerna tjocka och inga andra navigeringshjälpmedel fanns att tillgå. Att efter timmars kryssande mellan isvallar och isberg fortfarande



Styrman Pekka Ojala i "Crow's nest"

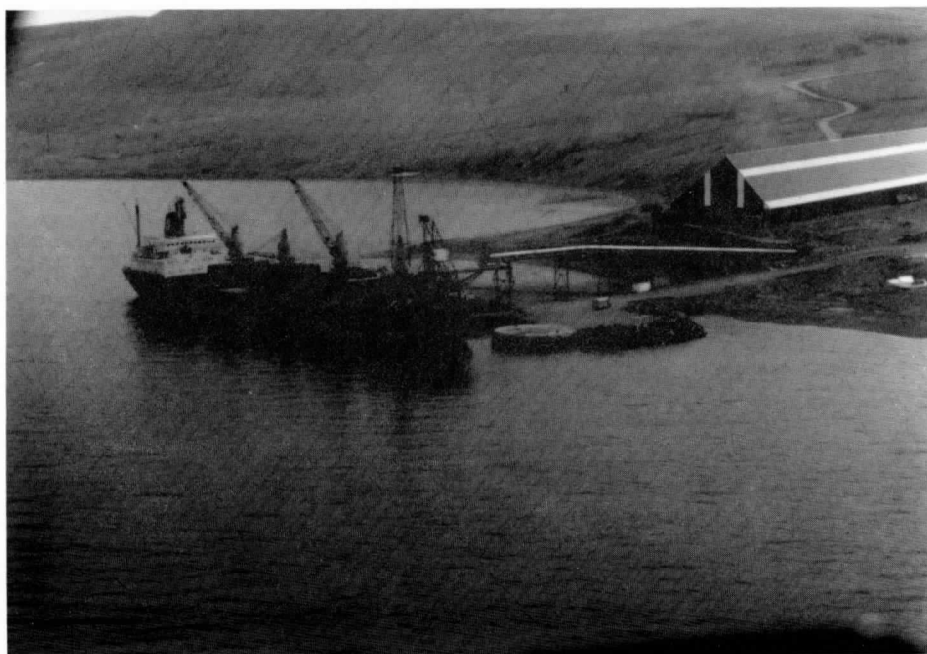
ha en exakt position är så nära det perfekta man rimligen kan komma.

Vid gång i isfarvatten har båda radarapparaterna använts. Utkiken har placerats i "Crow's nest" och vi har styrt för hand. Eftersom kranarna skymmer utsikten i centerlinjen måste vakthavande styrman placeras på den ena bryggvingen och själv har jag skött bevakningen från den andra vid dessa kritiska tillfällen. Vi har då hela tiden kommunicerat sinsemellan om den lämpligaste vägen att gå för att undvika grovis och vallar.

Svårigheterna i dessa farvatten är att det oftast finns gammal is, t o m så kallad "multiyear ice" infrusen i nyisen. Den gamla isen är ju som regel grövre och hårdare och bör därför om möjligt undvikas.

Gothic Wasa imponerade

Gothic Wasa har haft en bra genomsnittsfart, trots att vi bara en gång utnyttjat full kapacitet. Vid ett tillfälle behövde vi emellertid backa eftersom vi råkade fastna i en grov isvall. Captain Pullen (kanadensisk isnavigator) framhöll också att han var imponerad av fartygets prestanda. Han var nämligen till att börja med skeptisk mot bulben, men upptäckte dock senare att den motsvarade förväntningarna.



Gothic Wasa väl förtöjd vid lastningsmagasinet

Nanisivik

Vår ankomst till Nanisivik den 3 augusti var givetvis en stor händelse som alla väntat på, inte minst ombord där vi redan fått försmak av det storslagna arktiska sceneriet under resan.

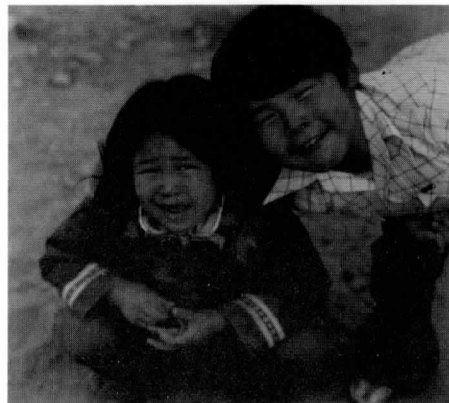
En isbrytare, Mac Donald, låg till ankars i viken, så jag passade på att bjuda dess befälhavare ombord nästa dag. Det var mycket givande att diskutera isförhållanden etc med honom.

Fredagen den 5 augusti inbjöds hela besättningen till middag i anläggningens matsal. Under denna trevliga samvaro överlämnade avlastarna en minnestavla att uppsättas i fartyget.

Lastningen gick förhållandevis bra med tanke på att det var första resan. Magasinet där malmkoncentratet upplagrats var så välfyllt att lasttruckarna hade svårt manövrera."



Förtöjning. I förgrunden en filmfotograf



Nyfikna eskimåbarn

Bilderna tagna av Bertil Oldaeus, Stig Rönngren och Sixten Johansson

Tor Caledonia i trafik

Ro/ro-färjan Tor Caledonia levererades den 9 juli från Framnæs Mekniska Verkstad till Whitwill Cole. Tor Line har tagit Tor Caledonia på långtidscharter och i sin tur chartrat ut henne på ett år till Svedel Linjen. Fartyget går nu i trafik mellan Kontinenten och Jeddah i den s k FOSS-poolen, i vilken Fred Olsen, Seaspeed och Svedel ingår.

Tor Caledonias kapacitet är 120 trailers alternativt 450 20 fots contain-

ners. Fartyget har alltså ungefär samma kapacitet som de övriga Framnæs-färjorna efter förlängningen (se annan art. i detta nummer).

Sin första last tog Tor Caledonia in i Rotterdam, Felixstowe och Antwerpen för lossning i Jeddah. Senare kommer fartyget även att göra resor på Dubai och Damman.



Tor Caledonia lastar i Rotterdam

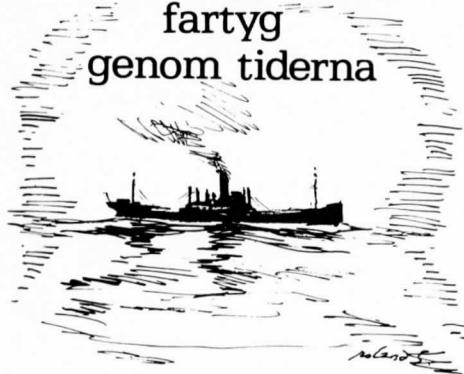
Mindre brand

M/S Korshamn (f d Axeline Brodin), som f n går för Svedel Linjen mellan Kontinenten och Ostafrika/Röda Havet, råkade den 3 augusti ut för brand i ett lastrum. Elden uppstod i ett parti sisal när fartyget låg och lastade i Mombasa och den spred sig till ett parti kaffe. Brandbekämpning med vatten var resultatlös varför luckan lades på och rummet fylldes med CO₂.

Den 8 augusti öppnades luckan varvid elden blossade upp på nytt. Den här gången kunde den dock släckas med vatten och de skadade lastpartierna började lossas. Värmeutvecklingen var måttlig och fartygets utsida begöts hela tiden med vatten.

Fartyget har endast fått mindre skador. Av kaffelasten skadades 70 ton till ca 15 %. Anledningen till branden var av allt att döma gnistantändning från avgasröret på en av de truckar, som användes i lastrummen.

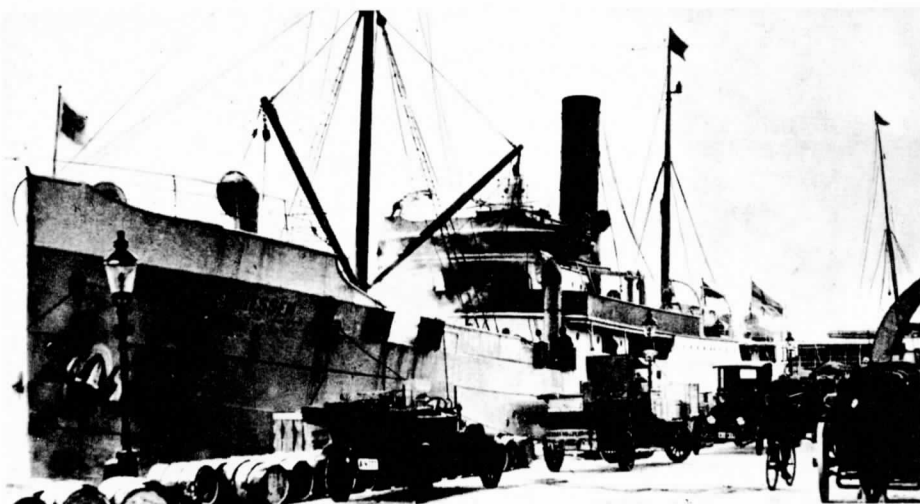
Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 4

De hittills beskrivna 9 fartygen representerar den första epoken i skeppsredare Saléns liv. Samtliga fartyg var segelförande, även om ett par hade hjälpmotor, och som läsaren säkert lagt märke till, befann sig Salén dessa första år i Göteborg. Denna epok präglades av krigets stora omsättning av fartyg och framför allt av de mycket växlande priserna (jämför *Gustaf!*) Men också fraktläget låg högt under krigets sista år och många redare som hann sälja sitt tonnage innan krigsslutet tjänade stora pengar. Samtidigt lurade dock stora faror på haven med både minor och ubåtar. Skeppsredare Salén drabbades dock endast av en förlust, som dock var desto mera tragisk som hela besättningen följde barken *Susanne* i djupet, men detta kan näppeligen skyllas på kriget.

De följande fartygen, vilka samtliga varit hemmahörande i Stockholm, har varit maskindrivna, till en början av ångmaskiner, men ganska snart av dieselmotorer. De första åren präglades av samarbetet med herrar Chr. Matthiessen och Sverre Nergaard, som var stora importörer av bananer till Sverige. Båtarna var inte särskilt moderna, men efter dåtida förhållanden representerade de en stor nyhet. De var våra första fruktbåtar, även om dagens fruktbåtskännare säkert skulle skaka flera gånger på huvudet åt dem. Om det första fartyget i raden, s/s *Chr. Matthiessen*, skriver skeppsredare Salén i Sjöhistorisk Årsbok 1962: "Då vi körde igång maskinen verkade maskinrummet ångbastu. Allting var primitivt, och min kapten var föga entusiastisk. När han fick se en stor, fet råtta, som försökte sig på landgången, sade han: 'Går den där råttan i land, så följer jag exemplet!' Jag måste nog tillstå, att jag spelade försyn. En av skepparen ej observerad spark mot landgången kom desertören att vända åter."



Chr. Matthiessen lossar bananer utanför Strand Hotel i Stockholm.

Eros (1920–1921)

Barkskepp, byggt 1891 av A. Dubigeon, Nantes.

Tonnage: 1.259 brt, 1.144 nrt, 2.050 tdw.

Reg.nr: saknas.

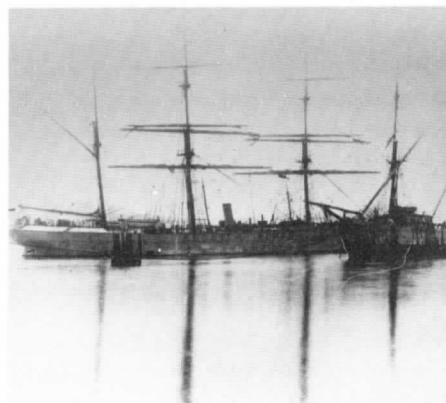
Denna stålark byggdes för C. & F. Brunelliere Freres, Nantes, Frankrike, och döptes till *Les Adelphe*s.

1912, omkring, köptes fartyget till Norge, där namnet ändrades till *Eros* och ägare var 1916 A.P. Ulriksen i Mandal.

1920, okt., inköpt till Sverige av skeppsredare Sven Salén, Göteborg, men fartygets namn bibehölls.

Efter några resor fick *Eros* en last av pitchpine från Pensacola till Durban, dit hon anlände efter en lång och mycket besvärlig resa. Hon hade erhållit omfattande ovanbordsskador och kunde inte få sjövärdighetsbevis utan en mycket genomgripande reparation. Skeppsredare Salén beslöt att istället sälja fartyget, och i augusti 1921 köptes *Eros* av en herre vid namn Ismail A. Assmal i Durban. Skutans namn bibehölls.

1926, ströks fartyget ur registren och troligen har det förändrats till holk, vilket var ett vanligt öde för gamla skutor efter första världskriget.



Chr. Matthiessen (1923–1937)

Ångfartyg, byggt 1907 av A. Vuijk & Zonen, Capelle a/d IJssel.

Tonnage: 1.010 brt, 541 nrt, 1.350 tdw.

Reg.nr: 7051.

Byggs med namnet Thora för A/S Thora (Sev. Dahl), Tønsberg, Norge.

1915, såld till D/S A/S Bris (N. M. Thomas), Christiania.

1917, såld till A/S Ambra (Finn Friis & C. O. Lund), Drammen.

1921, såld till A. Costaropulo, Piraeus, Grekland, och omdöpt till *Phaliron*.

1923, okt., inköptes fartyget till Sverige av AB Banankompaniet, Göteborg, och övertogs i Swansea. Ångaren gick nu till varv för att repareras och moderniseras.

1924, mar., sattes fartyget i trafik, nu omdöpt till *Chr. Matthiessen* och registrerad på AB Banankompaniet i Stockholm.

1924, mar., ändrades rederiets namn till AB Banantransport, Stockholm.

1937, feb., avyttrades fartyget till skibsskredder C. Clausen, Kolding, Danmark. Namnet ändrades till *Clara Clausen* och hon ombyggdes till kreatursfartyg.

1945, ombyggdes fartyget grundligt, varvid ångmaskinen togs ur och ersattes med en dieselmotor, vilken dessutom placerades akterut. Tonnagen ändrades till 710 brt., 343 nrt., 1.300 tdw.

1962, aug., hade det gamla fartyget tjänat ut, och *Clara Clausen* såldes till Rudolf Harmstorf Wasserbau & Travewerft G.m.b.H. för nedskrotning i Lübeck.

27 kurser för sjöfolk

Liksom under tidigare år har sjöanställd personal inom Salénrederierna möjligheter att även under hösten 1977 delta i vidareutbildning. Kurserna är 27 till antalet och beskrivs närmare på dessa sidor.

Eftersom intresset för dessa kurser på senare år ökat bland anställda vid andra rederier, är tyvärr antalet tillgängliga platser i vissa kurser för Salénrederiernas del begränsat.

Intresserade kan vända sig till resp. bemanningsavdelning angående önskemål att delta i någon av kurserna. Utbildningssektionen står gärna till tjänst med vidare information om kurserna liksom om utbildningen i övrigt.

Under kurstiden utgår sedvanlig lön och traktamenten. Tiden avräknas givetvis inte mot semester och vederlag.

1. Målgrupp: Befäl, förhandsmän och skyddsombud.

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

Arrangör: Sjöfartens Arbetarskyddsnämnd.

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

3. Målgrupp: All personal.

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

Arrangör: Sjöfartens Brandskyddskommitté.

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

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

Arrangör: SÖ.

5. Målgrupp: Befäl och förhandsmän i torrlastrederiet.

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

Arrangör: SÖ.

Kursbenämning	Tid	Plats	Beräknat	
			Ant. delt./kurs	Totalt
1. Arbetsmiljö — SAN	V 35, 40, 45	Kungälv	10	30
2. Arbetsmiljö — SAN Fk	V 50	Kungälv	10	10
3. Brandskydd — SBK	V 35, 39, 44	Göteborg	10	50
	V 37, 42	Stockholm		
4. Elektronik	V 38	Stockholm	5	5
5. Farligt gods	V 38, 42, 46, 49	Kalmar	2	8
6. Författningskunskap	V 45	Stockholm	10	10
7. Hälso- och sjukvård	V 43	Göteborg	5	5
8. Instr. och regl.-teknik	V 49—50	Malmö	6	6
9. Kontaktkonf.	—			
10. Kylkurs — STAL	x)			
11. Lasthantering — Kyl	x)			
12. Maritex	V 31	Göteborg	4	4
13. Maskinteknik B&W	V 39, 50 (Engelska)	Köpenhamn	2	4
14. Meteorologi o faksimil	x)		5	10
15. Personalledning ALI-RATI	V 45	Stockholm	10	10
16. Radarnavigering Fk	V 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48	Göteborg	5	35
17. Reglerteknik Gk	V 38—39	Göteborg	8	8
18. Reglerteknik Fk	V 41, 46	Göteborg	4	8
19. Simulatorträning-Delft	V 42	Delft, Holland	6	6
20. Simulatorträning-SSPA	V 43	Göteborg	6	6
21. Städskurs	V 41	Göteborg	8	8
22. Tankoperativ kurs	V 43—45	Malmö	6	6
23. Turbinkurs-STAL Gk	V 42	Finspång	5	5
24. Turbinkurs-STAL Fk	V 37	Finspång	6	6
25. Ångpanneteknik-SMV	x)			
26. Loviksträffen	V 43	Stockholm	48	48
27. Ledarutveckling	V 36	Stockholm	10	10

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

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

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

Arrangör: SÖ.

7. Målgrupp: Fartygsbefäl.

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

Arrangör: SÖ.

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

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

Arrangör: SÖ.

9. Målgrupp: Sjö- och landanställd personal.

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

10. Målgrupp: Maskinförförare.

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

Arrangör: STAL/Salén

11. Målgrupp: Nautiker och tekniker.

Kursbeskrivning: Efter genomgången kurs skall kursdeltagarna ha ökade kunskaper om hantering av kylda och frysta varor vid transport till sjöss samt dessa varors egenskaper och uppförande under särskilda förhållanden.

Arrangör: Salén i samarbete med SIFU-institutet.

12. Målgrupp: Telegrafister med tjänstgöring i fartyg utrustade med Maritex.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall få ingående kunskaper om maritextutrustningen.

Arrangör: Televerket.

13. Målgrupp: Maskinchefer och förstemaskinister i fartyg med B&W-mask.

Kursbeskrivning: Genomgång av nya konstruktioner på 2-takts resp. 4-takts maskiner, överhalning, bedömning av cylindertillstånd, lagerkontroll, omkastningsmekanism, överladdningssystemet, utströmningsventiler, Woodwardregulator, automatikutrustning m m.

Arrangör: Burmeister & Wain, Köpenhamn

Språk: Engelska

14. Målgrupp: Fartygsbefäl med tjänstgöring i fartyg med telefaxanlägg.

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

Arrangör: Magnetic AB, Stockholm.

15. Målgrupp: Allt befäl.

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

Arrangör: SAF ALI/RATI.

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

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

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

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

Arrangör: SÖ.

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

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

Arrangör: SÖ.

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

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

Arrangör: Instituut TNO voor Werktuiddkundige constructies, Delft.

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

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

Arrangör: Statens Skeppsprovsningsanstalt, Göteborg.

21. Målgrupp: Ekonomiföreståndare och övrig intendenturpersonal.

Kursbeskrivning: Kursen behandlar användningen av kemisk/tekniska hjälpmedel för rengöring och underhåll, rationella maskiner och redskap, praktisk golvvård, vård och rengöring av textilier och mattor samt rengöring och underhåll av sanitära utrymmen.

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

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

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

Arrangör: SÖ.

23. Målgrupp: Maskinbefäl i turbin-tankfartyg.

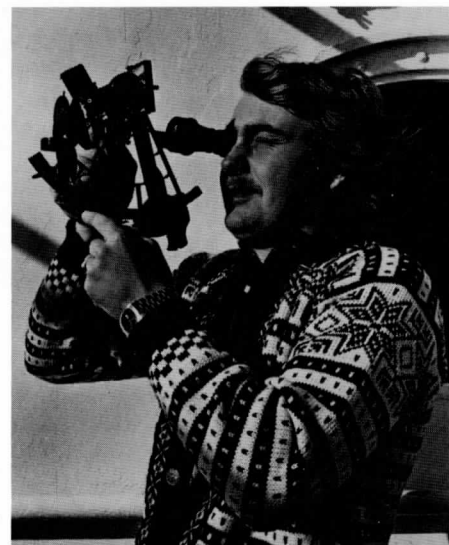
Kursbeskrivning: Grundläggande kunskaper i turbinanläggningens uppbyggnad, funktion, drift, service och underhåll.

Arrangör: STAL-LAVAL, Finspång.

24. Målgrupp: Maskinchefer och förstemaskinister.

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

Arrangör: STAL-LAVAL.



Ärligen går ett stort antal ombordanställda kurser av olika slag.

25. Målgrupp: Maskinbefäl i turbin-tankfartyg.

Kursbeskrivning: Genomgång av marina ångpannors konstruktion och funktion, luftförmärmarens konstruktion och funktion, erfarenheter och synpunkter på korrosion och tillsatsmedel etc i samband med bränslen, förbränning och oljeeldning, olika typer av oljebrännare, konstruktion och funktion, automatik- och säkerhetsutrustning, kvalitetskrav på pannvatten och matarvatten samt matarvattenbehandling.

Arrangör: Sv. Maskinverken, Oskarshamn.

26. Målgrupp: Befäl och manskap.

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

27. Målgrupp: Befälhavare.

Seminarium i ledarutveckling. Seminariet bygger i huvudsak på deltagarnas eget engagemang. Deltagarna skall utifrån eget kunnande och erfarenhet behandla befälhavarjobbet.

Seminariet är uppbyggt på två perioder, dels seminarium en vecka dels två dagar på kontoret där uppkomna frågor under seminariedagarna skall diskuteras med olika tjänstemän.

Arrangör: Saléns i samarbete med ALI/RATI.

Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

	ANTILOPE	ARAWAK	ARIEL	ATLANTIDE
Befälhavare	B Gröndahl	J Rundqvist	O Olofsson	B Lindström
Vik. Befälhavare				A Lundquist
Överstyrman	A Saarinen	I Hansson	T Lidén	J Steingrimsson
2:e styrman	I Nurminen	S Blixt	J Risby	K Oksman
2:e styrman jr	M Walther	S Svensson	A Bergström	
Extra styrman				
Telegrafist	A Bååw	A Avin	C Mårtensson	M Sandberg
Maskinchef	A Wörners	O Andreassen	G Råneberg	R Jaasund
1:e maskinist	R Bergbo	H Svensson	H Larsson	B Svensson
2:e maskinist	A Bladh	U Eschricht	V Vierula	A Treimanis
2:e maskinist jr	K Sfalter	M Blomstrand	L Lindahl	J Frithiof
2:e maskinist jr	S Olofsson		A Ardenmark	R Tuomola
Kylmaskinist	A Schubert	F Lindström	L Angelfeldt	A Johnsson
Maskinbefälsassistent.	K Persson			
Ekonomiföreståndare	Å Saming	Å Eskilsson	H Dichter	H Lindgren
1:e kock	O Larsson	A Cabrera	K Illman	M Bufardec
Mässman	E Byman	E Lindström	B Persson	C Liljegren
Mässman	M Santana	Y Falcones	J Estrella	B Hrubec
Mässman	J de Schauwers	E Raymundo	I Hertzberg	Y Karlsson
Mässman	C Hillman	I Olofsson	M Palmisani	I Lindgren
Båtsman	B Norlén	R Karlsson	O Olsson	N Norberg
Timmerman			G Svensson	G Micheler
Matros	M Carlsson	S Glans	J Johansson	F Alvarez
Matros	P Lindgren	C Larrain	R Wennerberg	R Buckmann
Matros	M Gonzalez	M Fernandez	J Petersen	G Hofvander
Matros		A Domingo	P Stenvall	L Hansen
Matros		G Olofsson	A Hopland	P Daniel
Lättmatros	A Magneklint	R Lindfors		K Elofsson
Lättmatros				C Öberg
Jungman	C Hamberg	T Isojärvi	F von Heland	
Jungman	P Andersson	C Engwall	M Folkesson	
Jungman	H Sallerberg			
Elektriker	K Mittler	L Bohman	T Rylander	O Bergman
Reparatör	B Haglund	W Andersen		
Reparatör			S Nikolic	J Louhi
Motorman	J Ekstrand	L Lago	S Säfsten	C de la Calzada
Motorman	N Persson	B Wetselaar	K Granholm	L Tubio
Motorman			K Norén	C Nilsson
Motorman			J Grönhult	E Lundberg
Motorelev	A Lindkvist	M Åkerman		R Hägg
	SNOW BALL	SAN BENITO	SAN BLAS	SAN BRUNO
Befälhavare	L Ejlerstson	S Eliasson	H Östberg	G Skantze
Överstyrman	M Sjöqvist	L Söderberg	S Bragesson	B Murray
2:e styrman	P Sjögren	S Andersson	R Forsberg	J Åsén
2:e styrman jr	T Delinder	C-O Carlsson		R Andersson
3:e styrman			T Carlsson	
Telegrafist	V Olander	M Malmberg-Andersson	B Forsberg	T Björk
Maskinchef	S Burman	L Devrer	P Danielsen	K Pettersson
1:e maskinist	R Bengtsson	J Ernheimer	O Persson	L Belfrage
2:e maskinist	S Brundin	O Ystgaard	L Eriksson	G Speller
2:e maskinist jr	B Pahlsten	Ö Thorsson	G Moliis	R Ghobe
Kylmaskinist	P Olsson	R Nyman	O Danielsson	K Carlsson
Elingenjör	S Svensson	K Sundberg	P Ullberg	K Åkerström
Ekonomiföreståndare	H Lassila	H Hansen	A Weitzel	A Jensen
1:e kock	O Bondesson	G Johansson	N Johansson	H Johansson
Mässman	M Jansson	J Lennartsson	R Nava	L Viherlaakso
Mässman	K Jansvik	O Rodriguez	M Karlsson	H Kwok
Mässman	R Manlulu	I Nordqvist	J Gheerardyn	B Ekström
Mässman	I Kovacs	H Högberg	K Nyström	
Mässman	A Holmen	D Moreta-Navas		H Neves
Båtsman	E Lempinen	K Andersson	R Rissanen	K Persson
Matros	E Svensson	M Johansson	K Holmström	F Karlsson
Matros	L Larsson	L Ejdbj	B Hydling	A Blomqvist
Matros	J Plobeck	A Bjerkstrand	L Gustafsson	L Hedlund
Matros	W de Benedictis		B Nyström	
Matros			P Andersson	
Lättmatros			L Steen	
Lättmatros				C Johnsson
Lättmatros				R Ohlsson
Jungman	C Jensen	L Honkanen		L Fredriksson
Jungman		I Bohlman		M Ekholm
1:e reparatör	J Bergman	R Gullmarstam	J Helleberg	
Reparatör	M Hinrichsen	M Danielsson	P Stegrell	
Motorman		T Nordqvist	A Mellkvist	
Motorman	B Berggren	K Berg	T Lindström	B Harila
Motorman	H Borg	F Vigh	R Andersson	K Granell
Motorman	S Widlund			J Flood
Motorelev	R Österman			
	L Lorentzon	G Kjellberg	U Johansson	K Gustafsson

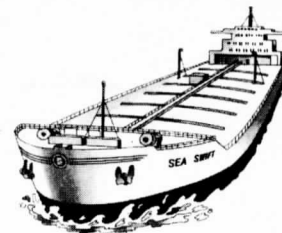


	SNOW CRYSTAL	SNOW DRIFT	SNOW FLAKE	SNOW FLOWER
Befälhavare	L Sjöstrand		K Karlsson	L Blomquist
Vik. Befälhavare		K-A Olsson		
Överstyrman	L Swedlund	G Holmquist	L Larsson	Å Wallbom
Överstyrman				
2:e styrman	J Olsson-Brodin	M Lindqvist	G Rennerfelt	S Persson
2:e styrman jr	M Fagerlund	B Burlion	J Sickeldal	R Gotare
Telegrafist	F Sundström	A Svensson	R Lausen	L Granberg
Maskinchef	S Lindström	H Högbloom	S Svensson	N Cassel
1:e maskinist	L Larsson	B Samuelsson	B Lindqvist	P Nylund
2:e maskinist	B Bergman	R Lönnqvist	T Landell	B Pettersson
2:e maskinist jr	N Nyman	H Backe		J Hjortsberg
Kylmaskinist			Ö Olsson	
Ellingenjör	B Andersson	T Gunnarsson	A Nordin	W Lux
	R Nilsson	R Eriksson	L Smedberg	K Berg
Ekonomiföreståndare	S Christianson	M Hödl	K Liljegren	S Fasth
1:e kock	F König	G Ullstrand	H Orloff	K Lundqvist
2:e kock		V Varvari		
Mässman	G Svensson	C Caligagan	A Salomonsson	H Hansen
Mässman	M Puksic	B Johansson	E Carlsson	A Jönsson
Mässman	U Larsson	K Liljegren	S Wulff	A Eriksson
Mässman	R Ihrfors	M Aldo	G Jonsson	T Jong
Mässman	A Barreiros		G Ach	P Pascual
Mässman				A Hussein
Båtsman	B Granlund	O Mägi	O Ach	B Söderholm
Matros	C Gonzales	S Wallner	J Nilsson	K Liljendahl
Matros	A Lundberg	D Blomqvist	B Ringius	T Johansson
Matros	L Bramford	S Aspholm	J Magnusson	C Johansson
Matros	G Hermansson	A Jagne	S Eriksson	
Matros		C Urban	H Karlsson	
Lättmatros	A Mattsson	C Graucob	B Eriksson	B Brohlin
Lättmatros				B Lindblad
Lättmatros				T Frick
Jungman	H Helgasson	U Sommansson	H Rylander	B Nylén
Jungman	A Johansson			
1:e reparatör		J Persson		J Herdler
Reparatör	C Nilsson		L Ting	L Vercauteren
Motorman	M Fettig	M Dovergne	G Green	C Yu Hok
Motorman	A Antonsen-Nydahl	F Østerberg	F Nilsson	L Danielsson
Motorelev	C Wahlberg	S Carlsson	K Uddhammar	
	SNOW HILL	SNOW LAND	SNOW STORM	SEA SAGA
Befälhavare	O Ramsparr	G Williamsson	L Berntsson	O Lellki
Överstyrman	A Thörngren	A Roos	K Borud	K Hertz
2:e styrman	G Timen	L Kämpe	T Karlsson	G Svantesson
2:e styrman jr	U Birgander	C Krokstedt	R Wilhelmsson	G Edvardsson
Telegrafist	J Rundberg	L Lundgren	I Wistedt	T Grip
Maskinchef	J Rutgersson	B Wideman	F Andersson	R Larsson
1:e maskinist	T Olsson	K Olsen	S Koivisto	L Henriksson
2:e maskinist	M Grind	I Isaksson	T Gellerbrant	F Andersson
2:e maskinist		T Lundgren		N Sjöstrand
2:e maskinist jr	P Norberg	D Beskow	J Uddqvist	
Kylmaskinist	O Austvik	H Siniaas	S Andersson	
Ellingenjör	B Wigström	L Lausen	D Eklund	T Lauritzen
Ellingenjör				B Wickström
Maskinbefälsassistent			B Linder	
Ekonomiföreståndare	L Josenby	H Alfredsson	H Frödin	J Bahr
1:e kock	A Johansson	B Danielsson	M Martins	A Lysebring
2:e kock				C Andersson
Mässman	G Rivenäs	Å Pedersen	T Andersson	H Koh Chin
Mässman	E Duarte-Lime	U Larsson	E Anundsson	E Abbas
Mässman	E Berglund	M Andersson	K Nordenswan	M Lindholm
Mässman	Nascimento-Wigström	W Derwent	R Pakkanen	I Johansson
Mässman			W Frödin	
Båtsman	J Persson	C Lindholm	T Lundin	R Wilhelmsson
Timmerman			R Rissanen	
Matros	A Ståhlberg	L Dahlström	P Ohman	R Svålas
Matros	A Blanco-Santos	O Cordero	R Ekman	M Zöbinger
Matros	L Theodorsson	R Andersson	R Brandt	R Soud
Matros			R Schenberg	M Vucelic
Matros			B Pedersen	R Aceveda
Matros			K Fredriksson	S Haglund
Matros				C Fransson
Lättmatros	P Sporrang	P Larsson		R Kronsell
Lättmatros	H Wallner	L Melander		E Jonsson
Jungman	S Ahlgren	C Thelning	H Larsson	
Jungman	H Walther	M Karlsson		
Pumpman				
1:e reparatör	J Träger	J Hörringsen		T Jansson
Reparatör			V Andersson	A Hermansson
Motorman	H Kvarnström	G Elfvin	T Vevicopoulos	
Motorman	H Berg	J Jaken	N Vukic	I Mohlin
Motorelev	T Broman	F Norberg	C Davidsson	H Karlsson
Eldare				B Thunstedt
Eldare				Echevarrieta-Erezuma
Eldare				

Tankrederiet

	SEA SAINT	SEA SCAPE	SEA SCOUT	SEA SERENADE
Befälhavare	S Nilsson	M Månsson	K Mieritis	C Kahl
Överstyrman		L Elg Willy	E Greva	M af Forselles
2:e styrman	W Hansson		C Jägsander	
2:e styrman jr			R Karlsson	
Telegrafist			U Wiberg	W Carling
Maskinchef	C Mannerheim	B Nilsson	H Sandell	H Lehti
1:e maskinist				
2:e maskinist	I Andersson	G Rogström		
2:e maskinist	L-O Johansson			
2:e maskinist jr		U Edh Stellan	L Modin	H Eriksson
2:e maskinist jr		E Söderqvist	I Larsson	T Stenberg
Elingenjör	A Pirttivesi	S Lundberg	L Thörn	
Ekonomiföreståndare	S Hansson		M Ström	B Norling
1:e kock			P Linde	
2:e kock		S Ringqvist	S Nyholm	
Mässman	A Berntsson	G Issa	M Murad	J Shabani
Mässman	E Bakker	A Gonzales-Leon	C McCandless	M Hegazi
Mässman			G Vassalli	
Mässman			J Pineiro-Martinez	
Båtsman	B Sandvik	W Szuszkiewics	E Olofsson	
Matros	B Nordström	R Arcos	K Söderberg	B Rengden
Matros	G Parodi	O Hurme	G Olsson	L Petrén
Matros			K Nielsen	R Gustavsson
Matros			O Hansson	
Matros			R Karlsson	
Matros			O Saraketo	
Matros			H Lefsaaker	
Matros			Å Persson	
Pumpman			G Berglund	
1:e reparatör		B Rosbäck	D Brunner	
Eldare	Z Dananic	A Santos	L Zorzenon	P Trujillo
Eldare		J Mendieta-Gil	S Korhonen	
Eldare		H Diers	B Jonsson	
Eldare		T Rueda	K Palmroos	

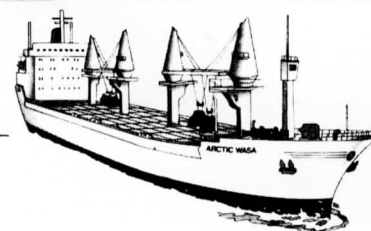
	SEA SPLENDOR	SEA STRATUS	SEA SWAN	SEA SWIFT
Befälhavare	E Forsblad	I Jönsson	J Gustafsson	U Hermanson
Överstyrman		B Lundgren		
2:e styrman jr	J Huupponen		T Lacey	S Thollen
Telegrafist	E Grundsten			
Maskinchef	M Sandblom	C Heikell	H Törnquist	J Nordström
1:e maskinist		S Åsberg		E Börjesson
2:e maskinist	E Green			
2:e maskinist	B Johans	G Olsson	Å Hansson	B Stahlin
2:e maskinist jr		C Ekblom	J Landerup	L Björklund
Elingenjör		U Lundell		A Ahlin
Ekonomiföreståndare	G Olsson			
1:e kock	L Bergelin	S Salazar	W De La	E Limo
Mässman	M Wafa	Y Tawfik	P Perez-Llobell	E Heinstedt
Mässman			P Moberg	
Matros	R Martinpelto	J Vejler		J Bergman
Matros	M Lopez	A Vahtermo. Matti	J Adam	G Olofsson
Matros	M Workou	R Väisänen	E Ginlund	S Pålsson
Matros			P Mendez	
1:e reparatör		G Gustavsson	M Kostovic	B Greman
Eldare	P Teira			



	SEA SERPENT	SEA SOLDIER	SEA SONG
Befälhavare	S Lindehoff		E Westerby
2:e styrman jr	B Sjöström		M Nordström
Maskinchef	S Jönsson		G Hedberg
1:e maskinist		F Teller	
2:e maskinist	P Kytökangas		M Cronemark
2:e maskinist jr	Å Söderlund		R Carlström
2:e maskinist jr			L Johansson
Ekonomiföreståndare	vik. C Hedberg		A Bozymowska
Mässman	H Gole		G Jansson
Mässman	I Halvardsson		
Matros	J Calcino-Remigio		R Pedersen
Matros	A Campanella		B Kronlund
Matros		R Sundström	T Frank
Pumpman	R Höglund/Edney		
1:e reparatör		S Dahl	G Molander
Eldare	R Verlooy		H Krakau

	SEA SYMPHONY	SEA SOVEREIGN
Befälhavare	R Berg	
Överstyrman	H Risto	
2:e styrman	E Jonsson	
2:e styrman	K Hallkvist	
Telegrafist	I Rydén	
Maskinchef	K Zetterlund	
1:e maskinist	V Wikeryd	
2:e maskinist	A Lunde	
2:e maskinist	O Harhio	
3:e maskinist		L Höjer
Elingenjör	S Sandberg	
Ekonomiföreståndare	G Bengtsson	
1:e kock	S Ekdahl	
2:e kock	K Olsson	
Mässman	H Hamza/Costa-Santos	
Mässman	E Bäcklund	
Mässman	M Klasson	
Båtsman	U Bengtsson	
Matros	G Alritzson	
Matros	H Måsabacka	
Matros	B Olsson	
Matros	J Gudmundsen	
Matros	S Karklins	
Matros	B Larsson	
Matros	L Gunnarsson	
Lättmatros	A Asp	
Jungman	T Bengtsson	
Pumpman	G Olsson	
1:e reparatör	B Johansson	
Eldare	K Schön	
Eldare	O Johansson	
Eldare	R Pettersson	
Eldare	B Johansson	

Torrlastrederiet



	ARCTIC WASA	ATLANTIC WASA	BALTIC WASA	CELTIC WASA
Befälhavare	K Andersson	S Ehrlander	M Lundgren	R Nilsson
Befälhavare	O Ernstsén			
Överstyrman		S Swahn		B Stenström
Överstyrman			A Nummelin	
2:e styrman	L Eriksson	U Sandgren	F Olsson	S Stedt
2:e styrman jr	T Palmberg	G Eriksson	P Laine	N Broström
Extra styrman				
Telegrafist	L Metsälä	M Ivarsson	S Retsmar	L Andersson
Maskinchef	F Karlström	O Tekenbergs	K Landgren	H Brodahl
1:e maskinist	L Henningsson	K Spiik	B Boklund	T Björnhed
2:e maskinist	P Dahlqvist		R Gustafsson	N Andersson
2:e maskinist	L Nydahl	S Karlsson	R Bertilsson	B Nickel
2:e maskinist		H Rosqvist		
Ellingenjör	B Agardt	B Salomonsson	M Helenius	J Edvardsson
Maskinbefälsassistent				
Ekonomiföreståndare	L Wounsch	R Helfer	B Van Hek	B Wulf
1:e kock	B Midlöv	A Tossavainen	K Juntti	E Olesen
2:e kock	G Midlöv		D Adam	K Jansson
Mässman	L Fortes	A Al-Waily	H Beshir	L Olsson
Mässman	A Strzelecki	M Kirsic		A Jonsson
Mässman	L Trede	S Karlsson	M Mezquita-Martinez	C Jobatey
Mässman		P Pena	M Boklund	
Mässman				
Båtsman	N Björndal	S Ohlsson	R Gerdin	F Frick
Matros	K Olofsson	M Gomez	J Dos Santos	P Garcia
Matros	E Nikkinen	E Lopez		L Constant
Matros	N Dogru	M Dahlstrand	H Johansson	K Marjamaa/M Ödman
Matros	T Kearns	G Aquin	A Oksanen	P Lodin
Lättmatros	K Dahlqvist	J Olsson	D Andreasson	B Alvin
Lättmatros	J Pettersson	M Nilsson	R Nilsson	
Jungman	T Hjalmarsson	T Jansson	P Lindgren	P Durne
	L Björk	G Frykberg		
1:e elektriker	M Juntikka	S Svensson		M Markovic
1:e reparatör			N Henningsson	
Reparatör	S-Å Eriksson	T Eldh	L Laafrit	V Rydström
Motorman	E Fryz	G Burström	J Svendsen	H Göss
Motorman	R Constance	R Cadabal	B Palmqvist	L-O Nilsson
Motorman	B Lindfors	P Ödlund	K Bogren	O Andersson

	DELPHIC WASA	NORDIC WASA	PACIFIC WASA	SINGÖ
Befälhavare	S Währling	L Johansson	T Johansson	S Markström
Överstyrman	Y Florin	H Sipinen		
2:e styrman	T Mäittälä	J Fröhberg		
2:e styrman jr	G Nordström	S Hagland		
Extra styrman				
Telegrafist	E Bellander	B Björk		
Maskinchef	W Svensson	H Andersson	Ö Göransson	
1:e maskinist	L Steffenburg	M Tonsa	G Höglund	
2:e maskinist	A Karlström	T Båvenmark	H Klingström	C Solstad
2:e maskinist	J Pettersson	C Haegemans		
Ellingenjör	S Waltersson			
Maskinbefälsassistent		G Frödin		
Ekonomiföreståndare				
1:e kock	K Nektheden	S Buer	N Luyun	
2:e kock	G Abu El	E Koivunen		
Mässman	S Abrahamsson	K Andersson		
Mässman	B Tahmadi Mahjoub			
Mässman	D Saraiva	S Clemente		
Mässman	P Degenhardt	E El Kholi		
Mässman		P Miranda		
Mässman		P Rantamäki		
Båtsman	P Borg	N Rantatalo		
Timmerman		E Karlsson		
Matros	R Diaz	N Dosil		
Matros	T Akca			
Matros	L Hedman	G Oliveira		
Matros	S Rodén			
Matros		G Gonzales		
Matros				
Lättmatros	S Norström			
Lättmatros	L Jonsson			
Jungman	A Holmberg	R Eriksson/K Melander		
Jungman		K Öberg		
		K Sjödin		
1:e elektriker		L Haglund		
1:e reparatör	A Fasten	A Notander		
1:e motorman	B Nordgren			
Motorman	R Westerholm	I Saarinen	L Lambert	
Motorman	M Gomez	G Olivares		
Motorman		H El Tahir		
Motorman		L Kärrä		
Motorelev	P Engelin	M Meigård		

	GOTHIC WASA
Befälhavare	B Oldæus
Överstyrman	A Carlsson
2:e styrman	P Ojala
2:e styrman jr	A Fredriksson
Telegrafist	K Jonsson
Maskinchef	J Nilsson
1:e maskinist	R Mattsson
2:e maskinist	B Söderberg
2:e maskinist	H Thomsen
3:e maskinist	J Jönsson
Ellingenjör	R Carlsson
Ellingenjör	B Jansson
Maskinbefälsassistent	M Dahlin
Ekonomiföreståndare	H Andersson
1:e kock	H Fernelius
2:e kock	S Johansson
Mässman	T Ingvarsson
Mässman	J Flor
Mässman	R Feys
Båtsman	H Mäkinen
Timmerman	K Kristoffersen
Matros	O Karlsson
Matros	L Asplund
Matros	P Wall
Lättmatros	B Andersson
Lättmatros	A Pettersson
Jungman	U Jörgensen
1:e reparatör	H Gruvell
Motorman	N Hansen
Motorman	K Båvenmark
Motorman	T Boodh
Motorelev	G Ellis

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

Ansvarig utg. Sven H. Salén
Redaktör Gösta Ekeström

Produktion LYCKE&LUND, Sthlm

Tennis till sjöss

Den idérike och oförtröttlige befälhavaren i Tor Scandinavia, Sune Dahlström — mannen bakom Tor Lines omtalade tvillingresa i oktober — har infört en ny form av motion ombord i Tor Lines passagerarfartyg. Det är fråga om träning med en s k Tre Torn Trainer, en tennisboll som är fastsatt i en lång och stark gummisnodd som i sin

tur är förankrad i en tung metallplatta. Med den anordningen kan man spela tennis med sig själv och med den snabbhet bollen återvänder efter varje slag får man en ganska tuff och allsidig träning. Spelet, som kostar under 60 kronor, har blivit populärt i de båda passagerarfartygen och borde vara något att försöka även i andra fartyg.



Sune Dahlström ger en lektion med TTT.

Folkhögskola för sjöfolk

Föreningen Shamrocks vänner och Nordens Folkhögskola på Biskops Arnö anordnar i höst och i vår på försök folkhögskolekurser för sjöfolk på Skeppsholmen i Stockholm. Den första kursen är fyra veckor lång och pågår under tiden 31 oktober till 25 november. Den är avgiftsfri men man får betala materialkostnader etc med 250 kronor. Billig inkvartering kan ordnas på Drottning Viktorias Örlogshem strax intill skollocalerna och för den som inte har lön under kurstiden finns möjlighet till statliga studiemedel eller särskilt vuxenstudiestöd.

Studierna ger inte några betyg och det förekommer inga prov eller examinationer. Deltagarantalet är under de två första försökskurserna begränsat till 16 personer.

De som anmäler sig till de månads-långa försökskurserna i höst och nästa vår kommer säkert att få uppleva en intressant och spännande månad.

Närmare information kan erhållas genom Sjöfolkshögskolan, adress MS Shamrock, Skeppsholmen, 111 49 Stockholm, tel: 08/23 70 80.

Salénare körde Vätternrundan



Vätternrundan på cykel, en 30 mil lång tävling för amatörer och motionsåkare, kördes den 17-18 juni med deltagande av bl a fyra man från Salénrederierna. Bästa tiden av dessa hade Janne Carlsson - 10 1/2 timmar - och sedan följde Evald Sjölund, Ove Pettersson och Lennart Kleberg. På bilden ser vi den spänstiga Salénkvartetten före starten i Motala.