

Salén-Nytt



Nr 6 Dec. 1977 — Årg 10



1978 ännu ett besvärligt år

Inför förra årsskiftet uttryckte jag en del optimistiska förhoppningar i olika avseenden inför 1977. Tyvärr har de flesta ej infriats. Tvärtom har den uteblivna förbättringen på tank- och torrlastmarknaderna inneburit att en stor del av vår tankflotta nu ligger upplagd och att vi inom Saléns för första gången tvingas att reducera vår personal på rederisidan.

Att de flesta övriga verksamheterna i koncernen gått bra under året räcker inte till för att täcka förlusterna inom tank- och torrlast. För att överleva och klara av våra skulder har vi därför tvingats sälja ett antal fartyg och andra tillgångar. Våra förslag att genom utflaggning av vissa fartyg dels mildra effekterna på sysselsättningen, dels skapa bättre lönsamhet har tyvärr ej fått gehör.

Nu är vi inte ensamma om att ha det besvärligt i vårt land, vare sig som rederi eller företag. Lågkonjunktur och kostnadshöjningar har slagit över praktiskt taget hela det svenska näringslivet. För många ter det sig närmast hopplöst att försöka driva företagen vidare med ständigt ökande kostnader och vikande marknader.

Det är egentligen märkligt hur litet som görs för att vända denna utveckling. Ett besök i Japan nyligen gav ett exempel, som för mig ställde utvecklingen i Sverige i blyxtbelysning. Normalt har man i Japan två veckors semester. På grund av många företags svårigheter har nu ett stort antal japanska anställda avstått från sin årliga ledighet och arbetat vidare för att deras företag skulle kunna klara sig. Den svenska situationen är lika svår som den japanska, men här skall vi i

stället införa en femte semestervecka. Jag är ingen förespråkare för att vi skall dra in våra semestrar men jag tror ändå att exemplet är belysande. I Sverige vägrar vi anpassa oss till utvecklingen i världen omkring oss, medan japanerna drar åt svängremmen när tiderna blir kärva.

En tröst i den dystra bilden för svensk sjöfart är — i synnerhet jämfört med övrig industri — att våra tillgångar, fartygen, är säljbara i alla lägen även om priserna kan vara mycket låga. Detta ger oss en möjlighet att snabbt göra oss av med förlustkällorna och i bästa fall även få vissa likviditetstillskott vid fartygsförsäljningar.

För Saléns del har problemen under 1977 inneburit att elva fartyg, varav åtta under svensk flagg, måst säljas. Likviditeten har härigenom kunnat upprätthållas på önskad nivå, dvs lägst 200 miljoner kronor. Årets förlust skulle uppgå till 160—170 mkr om normala planemässiga avskrivningar göres. Eftersom vi under tidigare vinstgivande år kunnat göra stora överavskrivningar, kan vi i år underlåta att göra avskrivningar på en stor del av våra fartyg. Härigenom kommer vi att kunna redovisa ett positivt slutresultat för årets verksamhet.

För 1978 vågar vi inte räkna med någon nämnvärd marknadsförbättring för tank och torrlast. Visserligen börjar världens tankflotta nu att minska tack vare att skrotningarna överstiger nyproduktionen. Överskottet är dock fortfarande så stort att någon verklig uppgång knappast torde kunna komma under nästa år. Våra övriga verksam-

hetsgrenar, och då inte minst kyltrafiken, torde kunna påräkna fortsatt rimlig eller god lönsamhet under 1978.

Det handlingsprogram som antagits under hösten avser att trygga företagets likviditetssituation för de närmast kommande åren. Programmet innefattar försäljning av ett antal moderna fartyg till mycket låga priser, en åtgärd som är helt nödvändig för att stärka koncernens ställning och bibehålla handlingsfriheten. Beklagligt nog leder försäljningarna till att antalet arbetsplatser i koncernen reduceras. Vi måste dock komma ihåg, att vi här inte står inför någon valsituation: är målet att försäkra sig om överlevnad, måste vi avyttra de grenar där de stora förlusterna ligger. Detta måste vi göra, trots att många bedömare nu börjat tala om en uppgång på tankmarknaden.

Många delar av koncernen har under året börjat arbeta i nya organisationsformer. Jag är medveten om att förändringar av detta slag ofta är besvärliga för företaget och den enskilde. Jag är dock övertygad om att vi inför 1978 står rustade med en mycket effektiv organisation. När vi i april nästa år också har flyttat in i vårt nya kontorshus och kommit i arbetsro, tror jag vi skall ha goda förutsättningar att föra skutan vidare.

Till slut vill jag begagna detta tillfälle att tacka alla medarbetare för goda insatser under det gångna året och önskar er God Jul och Gott Nytt År.



Brand i Snow Storm — fripassagerare döda

De döda kropparna av två fripassagerare hittades i ett av lastrummen på Snow Storm, när fartyget i slutet av november anlände till Bremerhaven med last av bananer från Colombia.

Av polisens undersökningar i Bremerhaven har framkommit, att de båda fripassagerarna kommit ombord i Colombia. Ungefär en vecka före fartygets ankomst till Bremerhaven hade eld utbrutit i lastrum 5 B, varvid det automatiska brandlarmet gick. Besättningen utlöste omedelbart CO₂-anläggningen och branden släcktes snabbt. Lastrummet öppnades därefter för kontroll, men det var först i Bremerhaven som de båda döda hittades.

Såvitt hittills kunnat klargöras, hade branden förorsakats av fripassagerarna. Hela bananlasten i 5 B totalförstördes och dessutom skadades delar av lasten i två angränsande rum.

The dead bodies of two stowaways were found in one of the holds of the Snow Storm when the vessel docked at Bremerhaven at the end of November with a cargo of bananas from Colombia.

Investigations by the Bremerhaven police revealed that the stowaways had gone on board the vessel in Colombia. About a week prior to arrival at Bremerhaven a fire had broken out in hold 5 B, as a result of which the vessel's CO₂

equipment was activated. After the fire had been put out, the hold was opened for inspection, but the dead bodies were not found before the Snow Storm reached Bremerhaven.

As far as can be ascertained, the fire was caused by the stowaways. The banana cargo of hold 5 B was completely destroyed in addition to which the cargoes of two adjacent holds were partly damaged.

Omslagsbilden

Färgbilden som pryder första sidan togs av Per-Olow från Baltic Wasa brygga, när fartyget i oktober gick in mot Nanisivik på Baffin Island för att lasta malm. För om Baltic Wasa ses den kanadensiska isbrytaren Labrador. Per-Olow berättar mer om resan på sidorna 8 och 9.

Two stowaways dead on m/s Snow Storm

1978 another difficult year

As we approached the end of last year I expressed a number of optimistic hopes with respect to various developments facing us in 1977. Unfortunately, most of them have not been realized. On the contrary, the absence of improvement in the tanker and dry cargo markets has meant that a large part of our tanker fleet is now laid up and that we at Salén are for the first time forced to reduce employment in the shipping sector.

The fact that most of the other operations within the Group have done well during the year has not sufficed to cover the losses in the tanker and dry cargo business. To survive and take care of our obligations, we have therefore been forced to sell a number of ships and other assets. Our proposals to soften the impact on employment and improve our profitability by transferring certain vessels to non-Swedish flags have, regrettably, not met with a favorable response.

Now, we are not alone in having difficulties in our country, either as a shipping company or an industrial enterprise. Depressed economic conditions and cost increases have hit virtually all of Swedish industry. For many, it is almost hopeless to try to continue to run companies in the face of continually rising costs and declining markets.

It is, in fact, remarkable how little is done in order to alter this development. A recent visit to Japan provided me with an example which put developments in Sweden in sharp focus. Normally, employees there have two weeks vacation. Because of the problems faced by many companies, a large number of Japanese employees have now given up their annual vacation and have continued to work so that their companies can cope with their

difficulties. The situation in Sweden is just as difficult as in Japan. But here, instead, we are introducing a fifth week of vacation. In Sweden we refuse to adjust to developments in the world around us, while the Japanese tighten their belts when the times become tough. Who do you think has the greatest chances of coping with things today in order to be able to stay alive tomorrow? I am not saying that we should reduce our vacations — nevertheless I feel that the example is illuminating.

One consolation in the grim picture for Swedish shipping, particularly in comparison with other industries, is that our assets, ships, are sellable under all conditions, even if the prices may be very low. This gives us a possibility of quickly ridding ourselves of unprofitable operations and, in the best of cases, even obtaining some surplus liquidity in connection with the sale of vessels.

For Salén's part, problems during 1977 have meant that eleven ships, eight of them under Swedish flag, had to be sold. By this means, we have been able to maintain our liquidity at a desired level; that is, not lower than Skr 200 million. Thanks to these sales, it should be possible to reduce our loss for the year to approximately 160—170 m., if standard planned depreciation is taken. Since we have been able during earlier profitable years to take substantial excess depreciation we can this year omit taking depreciation on a large number of our ships. In this manner we will be able to show a positive result on the year's operations.

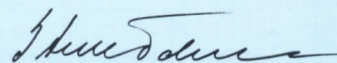
We do not dare count on any notable improvement in the tanker and dry cargo market in 1978. It is true that the world tanker fleet is now beginning to decrease, thanks to the fact that scrappings exceed newbuildings. The surplus is still so large,

however, that it is hardly likely that any real upturn can occur during the coming year. Our other operating sectors, not least of all our reefer business, should be able to count on continuing reasonable or good profitability during 1978.

The deals that were undertaken during the fall are designed to assure the Company's liquidity for the next few years. The program involves the sale of a number of modern ships at very low prices, a step that is totally necessary in order to strengthen the Group's position and maintain freedom of action. Regrettably, the consequence of the sales is a reduction in the number of jobs within the Group. It must be remembered, however, that we have no choice; if the goal is to assure survival, we have to dispose of the operations where there are large losses. We have to do this, despite the fact that many observers have now begun to talk of an upturn in the tanker market.

During the year many sectors of the Group have begun to work under new forms of organization. I am aware that changes of this type are often difficult for the Company and for individuals. I am, however, convinced that, as 1978 approaches, we are equipped with a very effective organization. When, in April of next year, we are settled in our new office building and are able to work in peace and quiet, I believe we will have good prospects of bringing our boat safely to shore.

Finally, I want to take this opportunity to thank all our employees for their good efforts during the past year and to wish you a Merry Christmas and a Happy New Year.



Forest Wasa levererad



Den 1 november levererades flisfartyget Forest Wasa till Salénrederierna från det japanska varvet Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Hiroshima. Fartyget är på 42.000 ton dw. Sin första resa gör Forest Wasa till Lake Charles, Louisiana, USA, där hon för Domänverkets räkning lastar träflis för lossning i Piteå mellan jul och nyår.

Fram till leveransen av Forest Wasa

har Salénrederierna använt sig av två japanska, inchartrade flisfartyg på ca 25.000 ton vardera, Daishin Maru och Papyrus Maru. Det senare fartyget har återlevererats och det förra beräknas bli återlevererat i mars nästa år.

Salén-Nytt presenterar i nästa nummer Forest Wasa mera ingående och då, förhoppningsvis, med bilder från den första lossningen i Piteå.

Salén takes delivery of wood chip carrier

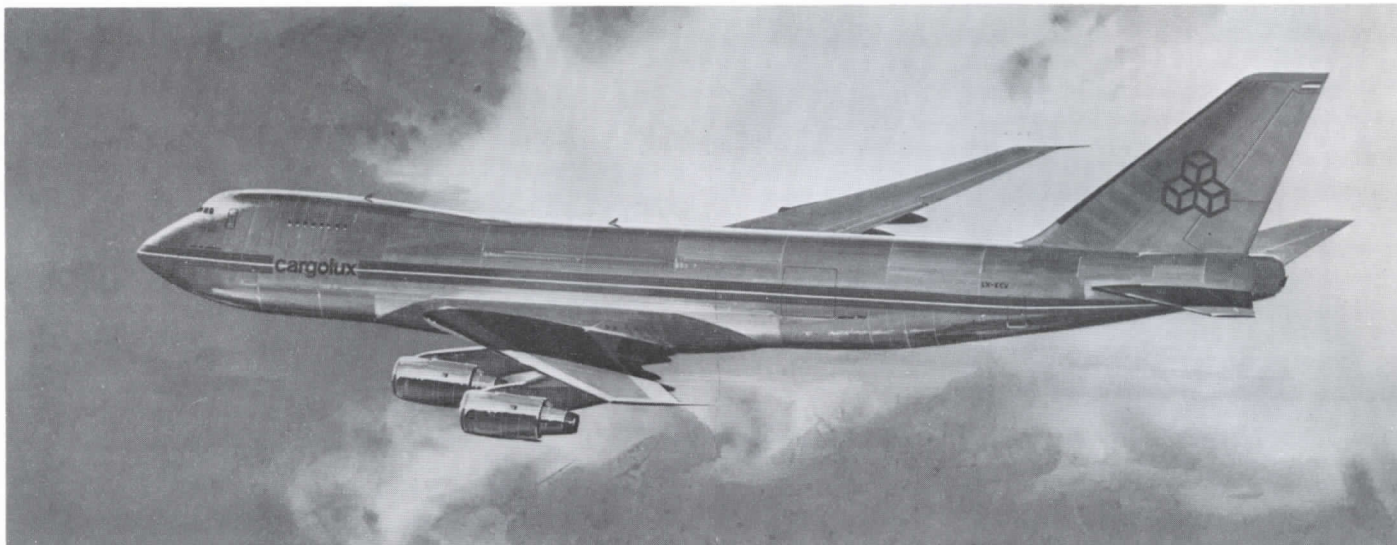
A wood chip carrier, the 42,000 dwt Forest Wasa, was delivered to the Salén Shipping Companies from Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Hiroshima, on November 1.

On her maiden voyage under the company's flag, the Forest Wasa sailed to Lake Charles, Louisiana, U.S.A., where she loaded wood chips for the National Swedish Forest Service (Domänverket). The cargo is to be discharged at Piteå, Sweden, between Christmas and the New Year.

Prior to the delivery of the Forest Wasa, the Salén Shipping Companies made use of two 24,000 dwt chartered Japanese wood chip carriers, the Daishin Maru and the Papyrus Maru. However, the latter ship has been redelivered to its owner and the former is expected to be redelivered in March, 1978.

In the next issue of Salén-Nytt, we will describe the Forest Wasa in detail, together with pictures showing the discharging at Piteå.

Cargolux köper Jumbo-Jet



Den nya Jumbo-Jeten kan lasta 107 ton.

The new Jumbo Jet will be able to take a 107-ton payload.

Cargolux, som till en tredjedel ägs av Saléninvest, har efter omfattande undersökningar beträffande den framtida marknadens utveckling och tendens för kommande 10–15 år beslutat att anskaffa en Jumbo-Jet. Detta plan kommer väsentligt att öka den kapacitet som Cargolux nu erbjuder för att tillfredsställa framtida behov.

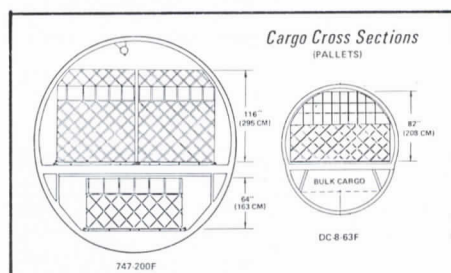
Flygplanet är en Boeing 747-200F all freighter med nos- och sidodörr och med en lastkapacitet av 107 ton. Plantypen har konstruerats av Boeing som ett fraktflygplan med hög kapacitet och kan ta off-size last genom den öppningsbara nosen. Planet kommer att utrustas med Pratt & Whitney JT9D-70A motorer, med en kapacitet av 53.000 pound per motor. 747:an kommer att göra det möjligt för Cargolux att erbjuda sina kunder olika pallstorlekar och även 8'x8'x20' containers till dem som är intresserade av att skeppa containergods.

Det nya flygplanets ekonomi möjliggör för Cargolux att fortsätta att

eftersträva ett av sina främsta mål, nämligen det att förvandla land- och sjötransport till flygtransport. Jumbo-Jet 747 kommer huvudsakligen att operera på Cargolux' nuvarande destinationer, nämligen Fjärran Östern, Mellanöstern och ev. även Väst-Afrika.

I början av 1979 införlivas planet med Cargolux' flygplansflotta, som för närvarande består av fyra Super DC8-63 och två Canadair CL-44J.

Saléninvest, som marknadsför Cargolux i Sverige, kommer genom ökade försäljningsansträngningar att försöka medverka till Cargolux' vidare utveckling.



Hertigbesök på Cargolux

Storhertig Jean av Luxemburg och arvprins Henri besökte den 19 oktober Cargolux.

Storhertigen, kommunikationsministern, delar av Cargolux styrelse och pressen fick åhöra en presentation om Cargolux av ordföranden Roger Sietzen, VD Einar Olafsson och marknadsdirektören Robert Arendal. Därefter gjordes en rundvandring i Cargolux kontor och hangar, varvid Storhertigen fick bekanta sig med Cargolux och en del av dess personal.

Besöket var mycket uppskattat och blev över en timme längre än planerat tack vare de besökandes intresse.



Storhertig Jean av Luxemburg och arvprins Henri på besök hos Cargolux.

Cargolux orders Jumbo Jet

Cargolux Airlines International, in which Saléninvest has a 33 % interest, has ordered a Boeing 747-200F jumbo jet freighter for delivery in the beginning of 1979. The order was placed after detailed investigations of market growth forecasts and trends for the next 10 to 15 years.

The new aircraft will have a payload of 107 tons. It has been designed by Boeing as a high-capacity freighter which can move off-size and heavy cargo economically. It will be powered by Pratt & Whitney JT9D-70A engines, each capable of 53,000 pounds of thrust. The 747-200F will enable Cargolux to offer different pallet sizes and containers for those who are interested in moving containerized cargo.

The economics of this aircraft will allow Cargolux to continue to pursue one of its main aims – converting surface cargo to air cargo. The 747 will mainly operate on the Cargolux route network to Far East and Arabian Gulf destinations, and possibly also to West Africa.

At the present time, the Cargolux fleet consists of four Super DC8-63's and two Canadair CL-44J's.

Duke visits Cargolux

Grand Duke Jean of Luxemburg and Prince Henri visited Cargolux on October 19. Following a presentation of Cargolux by Chairman Roger Sietzen, Managing Director Einar Olafsson and Marketing Director Robert Arendal, the grand duke, the minister of communications, members of Cargolux's board, and the press made a tour of Cargolux's offices and hangar. In this manner, the grand duke acquainted himself with Cargolux and some of its personnel.

The visit was greatly appreciated and, due to the visitors' interest, exceeded the planned schedule by one hour.

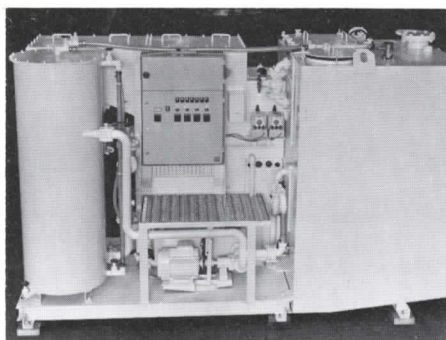
S & W-order till Sovjet

Salén & Wicander-gruppen har tagit hem ännu en order, den hittills största, på marina produkter till Sovjet. Det är de båda S&W-företagen Salén Vattenvård och Salén & Wicander Marin som tecknat kontrakt med V/O Sudoimport, Moskva, om leveranser till ett värde av 4,1 mkr. Sudoimport är det organ i Sovjetunionen som handhar export och importfrågor för fartyg och fartygsutrustning. Kontraktet avser leveranser under 1978 av 28 st Salwico oljehaltmätare och ett Salwico gasmätningssystem avsedda för den ryska hemmaproduktionen av fartyg.

Oljehaltmätaren tillverkas av Ekensbergs Mekaniska Verkstad, Hägersten, ett S&W-företag, samt av Atew (AB Aero-Telaw) i Flen. Hopsättningen sker på Ekensbergs Mekaniska. Salwico gasmätningssystem tillverkas av Salén & Wicander Marin i Göteborg.



Samtliga utrustningar har efter tekniska förhandlingar och noggranna prov fått godkännande av USSR Register of Shipping, vars tekniske förbindelseman i Leningrad, Mikael Demidov, och Vilhelm (Bill) Åhgren, S&W, ses på bilden ovan. I förhandlingarna har även deltagit övriga tre medlemmar i S&W:s "öststatsgäng", nämligen Göran Bengtsson, Hans-Göran Eriksson och K.G. Lewert, de två senare från S&W Marin, Göteborg.



En Neptunean-anläggning.

Salén & Wicander har under en lång följd av år utvecklat sin marknadsföring på den sovjetiska marknaden och detta har lett till betydande försäljningsframgångar inom den marina sektorn. Enbart under detta år har kontrakt tidigare skrivits med Sudoimport till ett sammanlagt värde av 8,1 mkr avseende oljehaltmätare, gasmätningssystem och PPMatic länsvattenseparator.

Dessutom har för ryska fartyg byggda utomlands motsvarande produkter samt Salwico brand- och rökvarnarsystem hittills i år sålts till Sovjet för ett sammanlagt belopp av 5,1 mkr. Tankrengöringssystemet Gunclean, den hittills framgångsrikaste av Salén & Wicanders samtliga produkter, har sålts till Sovjet till ett värde av 1 mkr.

En anledning till att Salén & Wicander nu tecknat ytterligare order beträffande oljehaltmätare och gasvarnare är det faktum, att myndigheterna i Sovjetunionen redan följer den s.k. IMCO-konventionen av 1973, som reglerar miljövård på haven, trots att konventionen ännu ej är ratificerad.

Following technical discussions and thorough testing, all equipment was approved by the U.S.S.R. Register of Shipping, whose technical representative, M. Demidov, is seen in the above photo together with S&W's Vilhelm (Bill) Åhgren.

S&W Win Large Russian Order

The Salén & Wicander Group has won a further order — the largest to date — for the delivery of marine products to the Soviet Union. The contract was signed between two S&W companies, Salén Vattenvård and Salén & Wicander Marin, and V/O Sudoimport, Moscow, and covers deliveries worth Skr 4.1 m. Sudoimport is the Soviet agency responsible for export/import matters connected with ships and ships' equipment. The contract specifies the delivery in 1978 of 28 Salwico oil pollution monitors and a Salwico gas sampling system to be used in Russian shipbuilding.

The oil pollution monitors are manufactured by Ekensbergs Mekaniska Verkstad, Stockholm (a S&W company), and Atew (AB Aero-Telaw), Flen, Sweden. Assembly is handled by Ekensbergs Mekaniska Verkstad. The gas sampling systems are produced by Salén & Wicander Marin, Gothenburg.

Salén & Wicander have been developing their marketing activities in the Soviet Union for many years, which has resulted in substantial sales in the marine sector. During 1977 alone, contracts have been signed with Sudoimport worth a total of Skr 8.1 m. for oil pollution monitors, gas sampling systems and PPMatic Bilge Water Separating System.

In addition, orders worth a total of Skr 5.1 m., including fire, smoke and gas detection systems, have this year been contracted for Russian vessels under construction abroad. Sales of the Gunclean tank cleaning system — to date, the most successful of all S&W's products — to the Soviet Union amount to Skr 1 m.

One reason why S&W have now been given a further order for oil pollution monitors and gas warning systems is that the Soviet authorities already recognize the 1973 IMCO Convention concerning environmental protection at sea, in spite of the fact that the convention has not yet been ratified.

Whitco ändrar namn

Salénrederiernas brittiska bolag Whitco (Marine Services) Limited ändrade namn till Salén U.K. Ship Management Limited den 12 december. Därmed får man ett namn som återspeglar den växande betydelse koncernen fäster vid dess verksamhet i UK. Namnbytet sker i samband med att företaget tillsammans med andra av Saléns brittiska dotterbolag flyttar till nya rymliga lokaler nära City.

Namnbytet kommer inte att medföra någon policy- eller personalför-

ändring och bolaget fortsätter som en självständig brittisk del av Salén-gruppen. Verkställande direktör i företaget är Thomas Sundberg.

De nya lokalerna ligger i de två översta våningarna i ett modernt byggnadskomplex och omfattar ca 1.600 kvm. Hit koncentreras de juridiska, ekonomiska såväl som fartygsoperativa avdelningarna, vilket man räknar med skall ge ökad styrka åt företaget och möjliggöra fullt utnyttjande av dess resurser.

Whitco changes name

The Salén Group's management subsidiary in Britain, Whitco (Marine Services) Limited, has been renamed Salén U.K. Ship Management Limited. The wholly-owned ship operation in London is now so large that the company together with other Salén subsidiaries in Britain has moved from its previous offices in Blackfriars Road to larger premises in Grange Road 19, London SE13BT, (phone 2376699, telex 8814881).

The managing director of the U.K. subsidiary is Thomas Sundberg.

Sex nödställda räddades

T/T Safina Salamah räddade den 24 oktober 6 besättningsmän på en nödställd arabisk fiskebåt ungefär 200 sjömil från Aden. Fiskebåten sände ut nödsignaler, som uppfattades av vakt-havande på Safina Salamah. All tillgänglig personal ombord larmades, livbåtar klargjordes, livbojar och lejda-re plockades fram och allt förbereddes för att bistå de nödställda. Värdet var bra och fiskebåten kunde fångas upp med kastlinor och fånglinor och där-efter anträdde de sex besättningsmännen ombord. Med tanke på risken för kapning, blev samtliga kroppsvisiterade av överstyrman och maskinchefen.

De räddade uppgav att de alla var från Aden och att de hade drivit i fyra dygn utan mat och vatten. När de sattes iland i Aden påföljande dag framförde



myndigheterna deras och de anhörigas tack till Safina Salamahs besättning för räddningsaktionen.

Anm.: Safina Salamah tillhör det Saudi-Arabiska rederiet As-Safina Co, i vilket Salénrederierna äger 44 % av aktierna.

Safina Salamah saved Aden fishermen

On October 24 the T/T Safina Salamah rescued six men in distress on board an Arabian fishing boat some 200 miles off the coast of Aden.

The officer on duty saw the emergency signals from the fishing boat. All available personnel were alerted, lifeboats made ready, life buoys and ladders put in position and preparations made to assist the distressed fishermen.

Thanks to good weather, the fishing boat could be reached with the aid of ropes and the six men were able to climb onto the tanker. As a security measure, they were searched by the chief officer and the chief engineer.

The seamen, who said they were from Aden, claimed to have been adrift for four days and nights without food or water. When they were put ashore in Aden the day after, the authorities expressed their appreciation, as did the fishermen's relatives, for the rapid help given by the crew of the Safina Salamah.

Note: The Safina Salamah belongs to the Saudi-Arabian shipping company As-Safina Co., in which Salén holds a 44 percent interest.

Loviksträff



Vid en inledande middag som arrangerades i anslutning till Loviks-träffen i oktober delades rederiets minnesgåvor ut till (fr v) Hans Österberg, Alvar

Leman, Lars Blomquist, Folke Larsson och Bengt Hultman. Minnesgåvorna delades ut av Christer Salén som på bilden står till höger om Lars Blomquist.

I Loviksträffen deltog följande sjöpersonal: Erik Lindström, Fred Nilsson, Rolf Grann, Olof Sjeldrup, Alexander von Jungmeister, Toini Björck, Karl-Erik Pettersson, Algot Wärners, Arne Gullmarstam, Greger Grönqvist, Karl-Johan Lundström, Berry Bergman, Rainer Klarl, Olle Bondesson, Jan-Erik Magnusson, Roland Berg, Ove Lellki, Stig Emilsson, Anders Lindblom, Sven-Erik Nyberg, Ingvar Holmquist, Sten Flodin, Ingvar

Levin, Göran Sundström, Thomas Karlsson, Ulf Lundell, Jan Gustafsson, Mauno Piikkiö, Gerhard Seifert, Bertil Oldaeus, Sune Strömberg, Thorwald Jansen, Nils Karlsson, Helge Sipinen, Kerstin Jonsson, Kjell Hall, Bengt Christiansson, Tage Kjellner, Wiking Wessnert, Roger Carlsson, Bertil Ekström, Lasse Tamminen, Gunnar Tröningsdal och Leif Näslund.

Per-Olow lärde ut foto

När vi låg i Antwerpen och lossade i månadsskiftet september/oktober kom fotografen Per-Olow Anderson ombord. Han skulle följa med på resan upp till Nanisivik för att "plåta" lastning, isberg och dylikt. Vi var förstås inte sena att fråga honom om han ville lära ut lite av sina trollkonster inom foto. "Jodå, det gör jag gärna", sa han.

Och några dagar senare var det dags. Ca 10 intresserade samlades i dagrummet. Så började Per-Olow berätta om konsten att "knäppa" bilder. Han började med olika typer av filmer och filmhastigheter. Sedan gled han in på exponeringstider och bländare. Efter det var det dags för yrkesfotografen att krypa fram lite grand, för vi kom in på bildvinklar och komposition. Filter av olika slag behandlades givetvis också. Så småningom kom han fram till det som egentligen var det vi så mycket längtade efter, nämligen hur man får fram bilder från den där plastremsan man stoppar in i kameran.

Vad det gäller framkallning av film, så trodde jag att jag kunde det. Men ack vad jag bedrog mej. För så mycket finesser och knep har jag inte lärt mej på alla dessa år jag hållit på som Per-Olow lärde oss. Efter denna måndagskväll känner man sig nästan som ett "proffs" i mörkrummet ombord.

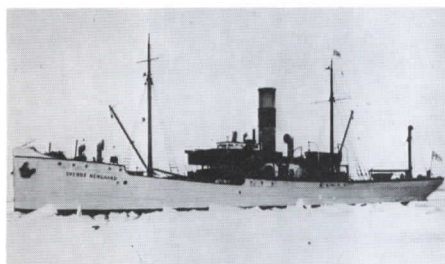
Som avslutning på det här vill vi tacka Per-Olow för en verkligt trevlig och lärorik kväll.

Besättningen i Baltic Wasa genom M. Helenius

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 6



Sverre Nergaard (1929–1946)

Ångfartyg, byggt 1900 vid Bergens M.V., Bergen.

Tonnage: 1030 brt., 568 nrt., 1.320 tdw.

Reg.nr: 7013.

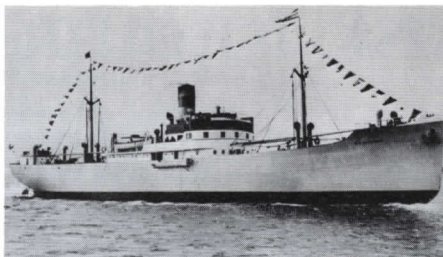
Också denna ångare hade norskt ursprung, byggd med namnet *Mount Vernon* för O. & A. Irgens i Bergen.

1922, okt., inköptes ångaren till Sverige av Rederi AB Vigor (Hadar Levander), Göteborg för 3.250 pund. Namnet ändrades nu till *Elisabet*, och gick i time-charter för AB Banantransport.

1929, sept., förvärvades fartyget av skeppsredare Sven Salén, Stockholm och hon registrerades på ett nytt bolag, som kallades Rederi AB Westindia. Namnet blev samtidigt ändrat till *Sverre Nergaard*.

1946, juli, försälldes fartyget för 500.000 kronor till Rederi AB Eruths (Sture Eruths), Trelleborg. Namnet blev *Sten Sture*.

Fartyget fick ett tragiskt slut. Den 26 januari 1947 avseglade ångaren från Gdynia med kollast till Helsingborg och med 18 mans besättning. Men man hörde aldrig mera av henne, troligen har hon förolyckats genom minsprängning.



R. H. Sanders (1931–1933)

Ångfartyg, byggt 1931 vid Fredrikstads M.V., Fredrikstad.

Tonnage: 1.199 brt., 739 nrt., 1.750 tdw.

Reg.nr: 7712.

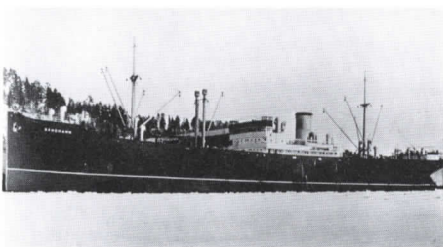
Byggdes för AB Banantransport (Sven Salén), Stockholm och var det första nybygget i Salén-flottan. Hon byggdes som "ventilated fruit-carrier" och var det tredje fartyget som försågs med Fredrikstads "dampmotor". Namnet fick hon efter europachefen för Messrs Elders & Fyffes, Mr R.H. SANDERS.

1932, ombyggdes fartyget till kylfartyg, och var som sådant det första helkylda fartyget i svenska handelsflottan. Efter ombyggnaden gick fartyget i timecharter till ett italienskt företag för transporter av bananer från dåvarande Italienska Somaliland till Italien.

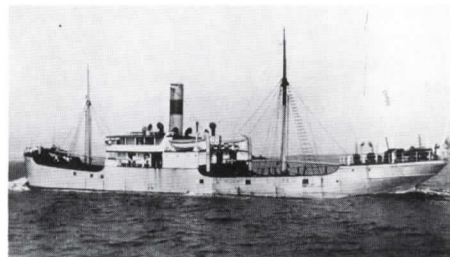
Fartyget syselsattes på den traden till dec. 1933. Efter utlossningen i Genua d. 9 dec. avgick fartyget för att i Valencia lasta apelsiner på Kontinenten. D. 10 dec. då fartyget befann sig utanför St. Tropez fattade det eld och måste övergivas av besättningen, som togs upp av Robert Slomanlinjens Livorno, destinerad till Genua.

Branden utbröt vid 5-tiden på morgonen. På förmiddagen strandade fartyget vid St. Tropez.

Vraket flottogs i början av 1934 och fördes till Baie de Cavaleiro. Efter besiktning såldes det till Mon. Auberti, Genua, och bogserades dit för att skrotas.



Sandhamn



Lillie Matthiessen (1933–1952)

Ångfartyg, byggt 1904 av Stavanger Støbert & Dok, Stavanger.

Tonnage: 982 brt., 618 nrt., 1.400 tdw.

Reg.nr: 7881.

Byggdes för D/S A/S Svithun (Holdt & Isachsen), Stavanger och bar namnet *Imperator*.

1933, jan., förvärvades fartyget av Rederi AB Westindia (Sven Salén), Stockholm för 50.000 kronor och namnet ändrades till *Lillie Matthiessen*.

1952, febr., försälldes ångaren för 384.250:— till Scheepsv. O. Bulens, Antwerpen, Belgien för att nedskrotas, vilket uppges ha skett i slutet av 1952.

Sandhamn (1934–1939)

Motorfartyg, byggt 1929 av Akers M.V., Oslo.

Tonnage: 4.476 brt., 2.577 nrt., 8.230 tdw.

Reg.nr: 7978.

Det första större motorfartyget i Salénrederiernas flotta byggdes för A/S Glitre (Fearnley & Eger), Oslo och bar då namnet *Fernglen*.

I aug. 1933 strandade fartyget vid Cap Guardafui men kunde flottagas och hon fördes till Rotterdam, där hon inköptes i havererat skick av Rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm. Vraket bogserades nu till Öresundsvarvet i Landskrona för att istandsättas. Praktiskt taget hela botten måste förnyas innan fartyget den 5 december 1934 kunde sättas i trafik, nu med namnet *Sandhamn*.

1939, maj, försälldes SANDHAMN till Cie. Générale de Nav. a Vapeur, Marseille, Frankrike och levererades den 30 juni till de nya ägarna. Nytt namn blev nu *Sinfra*.

1941, ändrades rederiets namn till Cyprien Farbe.

1942, nov., beslagtogs fartyget av tyskarna, men behöll sitt namn.

Sänktes den 19 oktober 1943 av flygtorpeder, då hon låg i Suda Bay på Kreta.

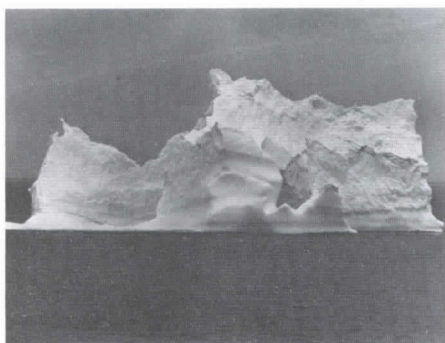
En arktisk fotoupplevelse

I oktober gav jag mig ut på ett uppdrag, som skulle visa sig bli ett av de intressantaste jag varit med om under de 35 år jag fotograferat båtar, bananplantager, oljeriggar och mycket annat för Saléns räkning. Uppdraget förde mig också till en för mig ny del av jordklotet, nämligen till den nordligaste ändan av Baffin Island i Arktis. Det hela gick ut på att jag skulle följa med torrlastrederiets nya, isförstärkta fartyg Baltic Wasa från Antwerpen till Nanisivik i Strathcona Sound för att i bilder fånga fartygets gång i arktiska vatten, lastningen av malm i Nanisivik samt livet iland och ombord.

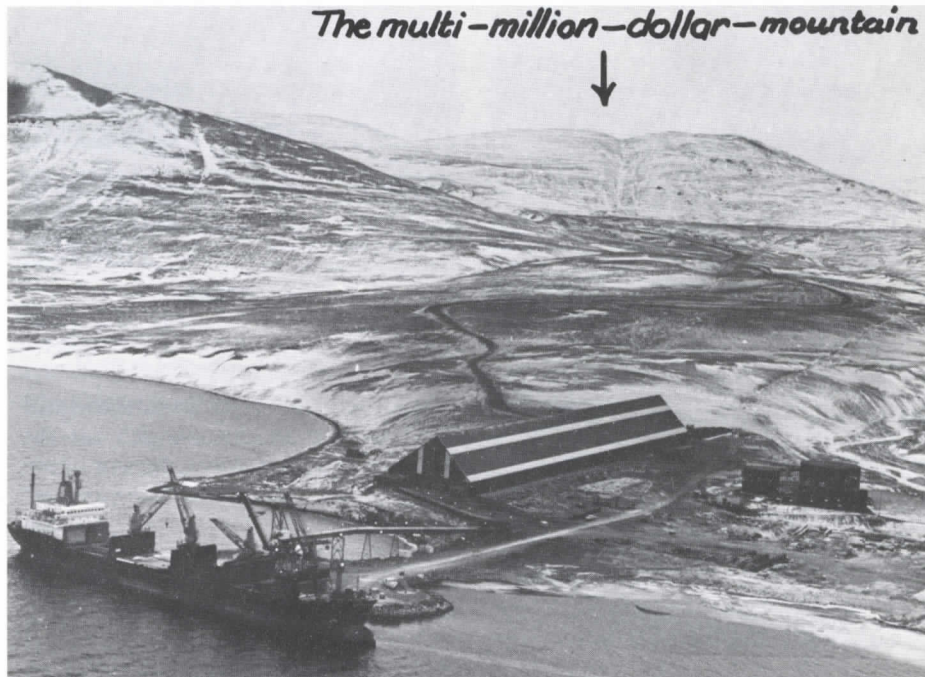
En liten isklump

Bildmöjligheterna blev magnifika. Strax efter det vi passerat lat. 72° 30'n.br. den 10 oktober såg vi från bryggan en liten isklump där moln och vatten möts. Ännu i isfritt vatten gick vi med 14–15 knop. Isklumpen blev större. När vi hade den strax förut om babord hade den växt till sig. Grottöppningen i dess ena sida var tillräckligt stor för att härbärgera en mindre oljetanker. Isbergets enorma urgröpta bortre del reste sig över den låga platån som ett av randbergen i Libyska öknen.

Juniorstyrman och kapten Lars Johansson mätte isberget med sextanten. Höjd 60 meter och 110 meter långt. Borde då vara ca 360 m under vattenytan. Något för grogglasat! Isbergssäsongen var nu slut. Vid denna resa, den sista för året, skulle vi inte se någon isbergsinvasion. Sommarmånaderna är annars "seglingssäsong" för armador av isberg av olika tonnage. En intressant uppgift i sammanhanget är, att det år 1977 mellan Antarktis och Sydamerika upptäcktes ett isberg i storleken Rhode Island. Isberget, ett av



Ett isberg av mindre dimension – 30 meter högt ovan vattenytan. Med början i juli kommer den stora isbergsinvasionen i Baffin Bay.



Baltic Wasa vid kajen i Nanisivik. I bildens mitt ses "the multi-million-dollar-mountain". Byggnaden tvärs för

kajen är malm-magasinet där produktionen förvaras tills den första Wasa-båten kommer hit nästa sommar.

de största som någonsin rapporterats, hade grundstött utanför spetsen av Palmer-halvön. Isberget beräknades innehålla sötvatten tillräckligt för att klara Californiens vattenbehov under 1.100 år!

Vi mötte endast enstaka isberg, tungt vilande i sjön.



Två skeppare, en skuta. Tillträdande befälhavaren på Baltic Wasa, Lasse Johansson var "gästskeppare" hos ordinarie befälhavaren Meinard Lundgren för att skaffa sig erfarenhet av den arktiska traden.

Helikoptern landar

Mäktiga landkonturer föröver vid middagstid den 11 oktober visade sig vara entrén till Lancaster Sound. Över radiotelefonen på bryggan fick kapten Meinard Lundgren kontakt med Labrador, kanadensiska kustbevakningens isbrytare som meddelade sin position.

Enligt sjökortet väntade hon just "runt hörnet". Någon halvtimme senare kunde vi se hennes silhuett mot de branta bergssluttningarna på sundets västsida. Och strax därefter landade isbrytarens helikopter, en Jet-ranger, på fartygets däck. Vi hade bordats av kustbevakningens isspecialister för isinformation. Labrador hade under 3 1/2 månader plöjt ishavsområdet och Baltic Wasa var årets sista klient. Lätt att förstå besättningens glädje att snart få avsluta säsongen och återvända till civilisationen. Nu återstod bara att assistera oss till Nanisivik och till isfritt vatten på återresan med årets sista malmskeppning.

»



Någon sjömil före Baltic Wasa sick-sackar Isbrytaren Labrador. På 3:ans lucka har helikoptern med isexperterna landat.

Aldrig glömmer jag den fantastiska arktiska natur som gav mig så sköna färgbilder de senaste två dygnen. Inte heller glömmer jag den arktiska dagens dödsdans, där den sjunkande solen reflekterade sitt varma ljus i havet i pastellsköna toner eller Her Majesty's Icebraker Labrador i mörk silhuett bland isflak i turkos och kallt blått med rosa himmel och förskeppet av Baltic Wasa i förgrunden.

Från Labrador, som ankrat upp nedanför Graveyard's point, sändes helikoptern över och hämtade mig för fotoraider över Strathcona, Nanisivik och Arctic Bay. Det blev förmodligen de första flygbilder som tagits i området. Jag tackar med ökenvarma känslor för denna stora generositet från Canadian Coast Guard's officerare i Labrador och dess "chopper" pilot!

"Mångmiljonberget"

Från Baffin Bay och in till Nanisivik ligger ett det 20:e århundradets moderna Klondike, men ett Klondike utan salooner. Strax intill "the multi-million-dollar-mountain", bly- och zinkgruvan, ligger en bebyggelse som är ovanlig även för vår tids moderna superteknik. Under några år har detta projekt blivit verklighet — anläggningen påbörjades 1974. Malmbrytningen begränsas till 150.000 ton/år och sysselsätter ca 350 personer. Strathcona Mineral Services Ltd, har inte sparat någonting för att anlägga en arktisk by för dessa med det mesta av de funktioner som finns i ett modernt samhälle.



Samtliga hus i Nanisivik har oljeuppvärmning via luftkonditionering. För de 350 invånarna finns rekreationscenter, toppenmodern sjukvårdscentral, skola, kindergarten, kooperativ affär, postkontor och naturligtvis en hockeyrink.

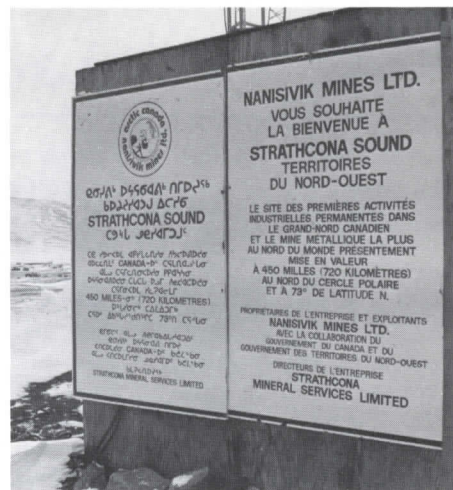
Nanisivik International Airstrip har anlagts på en platå som är utsatt för naturens raseri. Iskalla vindar blåser upp snön till storm medan den arktiska solen förgäves trevar sig genom luckor under den täta molnbasen. Flygplatsen anlades för plan som fordrar kort start- och landningsbana (STOL = Short

Take-Off and Landing). Här landar, "when weather permits", Nordairs "blåslampor", Boeing 737. När jag lämnade Nanisiviks International Airstrip var temp. —12°C nere i byn, medan det utanför Nordair's tillfälliga skjul på flygplatsen var —29°C i den hårda blåsten.

Tillsammans med Bob Keeting från Strathcona Mineral Services i Toronto och Karl-Heinz Erhardt från dess Frankfurt-kontor lämnade jag Nanisivik för den 6 timmar långa flygturen till Montreal.

Sist vill jag ta vara på tillfället att tacka alla bussiga vänner ombord i Baltic Wasa, i Nanisivik och Toronto för fint kamratskap och stor gästfrihet!

Text och foto: Per-Olow



Av texten på skylten — på eskimåspråket och franska — framgår att platsen är belägen 720 km norr om polcirkeln.



Eskimåungdomar från Arctic Bay, 26 km västerut, som var den enda boplatsen i denna region innan Nanisivik etablerades. Skolungdomarna bjöds

på rundvandring i Baltic Wasa och sedan på glass med varm chokladsås av chefskocken "Baronen" K. Juntti.

En reporter går till sjöss

"Det här är nog det mest annorlunda arbetsplatsreportage jag gjort på två journalistdecennier." Så skrev malmötidningen Arbetets reporter Nils Andersson sedan han kommit hem från ett par veckors vistelse på tankfartyget Sea Scape på resa med råolja från Arabiska Viken till Rotterdam. Sina intryck från resan har han redovisat i ett 20-tal uppmärksammade artiklar i Arbetet och Skånska Dagbladet. Han har även skrivit en artikel om sin tid i Sea Scape för Salén-Nytt, som vi publicerar på detta uppslag. Som läsaren ser, är Nils Andersson inte enbart en god iakttagare och skribent utan även en skicklig fotograf.

Supertanker, landkrabba ombord: Stora ögon, annorlunda, jämförbart med inget.

• 03.08 en natt: Tuuuut-tuuut-tuuut-tuuut... Brandlarm. 350.000 ton olja. Brinner det? Nej. Falsklarm. . .

• I "Cape" först en sjuk besättningsman (magsår?) iland med helikopter på inrådan av Radio Medical, Göteborg.

• Ett delfinstim, stryker förbi om styrbord. Två valar blåser luft om babord.

Hela besättningen med undantag av styrman och utkik på bryggan: Till vänster: "Däck" med skepparn längst fram. I mitten: "Ekonomi" med "hökarn" främst. Till höger: "Maskin" med "chiefen" i mitten.

• 23.35 en natt passerar vi "linjen". Hela båten sover, bara andrestyrman och utkiken på bryggan är vakna. Inget linjedop. Inte tillstymmelse till reaktion. Det är bara trist rutin.

• "Skydrag" slurpar miljontals liter vatten om styrbord i ett enormt ymnighetshorn. Förstestyrmans rusar ut på bryggvingen, ropar däcksfolk i skydd: — Annars får du åka hiss!

En supertanker är fantastisk.

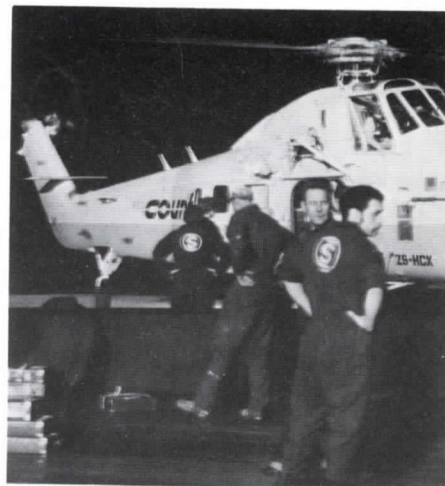
Men Sea Scape, 356.000 ton, 362 meter lång, en av sju "systrar" i Salénflottan är rutin för besättningen. Bara landkrabban upplever henne som ett unikum.

Det här är nog det mest annorlunda arbetsplatsreportage jag gjort (= upplevt) på två journalistdecennier.

Kanske också det svåraste: Ingenting stämmer riktigt. Jämförelsekriterier, som är stabila på fast mark, blir onekligen flytande när man är tusen (landmil) hemifrån.

• Det är omöjligt att mäta buller och vibrationer och risker med gaser och kemikalier.

• Det är omöjligt att mäta isolering och ensamhet inom ett samhälle, som flyter med 10—15 knop mellan världsdelaerna och där monotonin är kompakt del i varda'n.



Post, proviant och reservdelar lastas ur helikoptern utanför Kapstaden.

En överklig realitet

Mitt i natten satte en helikopter mig ombord i svart mörker ett stycke ut i havet vid Kapstaden. Det var en alldeles överklig realitet, redan det: Helikoptern lyfter som en enorm trollslända i natten. Plötsligt är det alldeles obegripligt tyst. Plötsligt står du där ute på en väldig oberörbar fastförankrad plåtömgiven av ett oändligt hav.

Inte tillstymmelse till rörelse. Inte minsta känsla av båt. Total stumhet



Saléninformation

utbildningsavdelningen



Kursprogram våren 1978

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 maskinbefäl 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.

6. Målgrupp: Maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Kursen avser utbildning i test och felsökning. Innehållet avpassas för den utrustning som installerats i nybyggen. Deltagarna bör efter kursen ha fått god kännedom om de vanligast förekommande felen på olika komponenter. Kursen syftar också till att ge kunskap om lämpliga underhållsinsatser liksom felsökning med hjälp av kretsschema och funktionsbeskrivningar.

Arrangör: Salén. För viss kurs i samarbete med Fartygsautomatik AB.

7. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl med minst 5 års tjänst i svenska handelsfartyg.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter avslutad kurs ha ökad kännedom

Kursbenämning	Tid	Plats	Beräkn. ant deltag/kurs
1. Arbetsmiljö — SAN	V 6, 22	Kungälv	10
2. Arbetsmiljö — SAN Fk	V 17	Kungälv	10
3. Brandskydd — SBK	V 14, 21	Göteborg	10
"	V 4, 10, 23	Helsingborg	10
4. Elektronik	V 9	Stockholm	5
5. Farligt gods	x)	Kalmar	2
6. Fartygsautomatik	V 8	Karlstad	10
7. Författningskunskap	V 11	Stockholm	10
8. Hälso- och sjukvård	V 7, 11	Göteborg	5
9. Instr. och reglerteknik	—	—	—
10. KA-ME-VA	x)	Kristinehamn	5
11. Kontaktkonferens	—	—	—
12. Krankurs — MOLDE	x) 2 kurser	Molde, Norge	10
13. Krankurs — Hägglund	x) 1 kurs	Ö-vik	10
14. Kylkurs — STAL	x) 1 kurs	Norrköping	10
15. Lasthantering — Kyl	x) 2 kurser	Göteborg	10
16. Maritex	17/3, 11/4	Göteborg	5
17. Maskinteknik B&W	V 6, 14, 21	Köpenhamn	3
18. Meteorologi och faksimil	x) 2 kurser	Stockholm	5
19. Personalledn. ALI-RATI	V 11	Stockholm	10
20. Radarservice	x) 2 kurser	Stockholm	8
21. Radarnavigering Av	V 4, 10	Göteborg	3
22. Reglerteknik Gk	V 3—4	Göteborg	3
23. Reglerteknik Fk	V 7, 11	Göteborg	3
24. Simulatorträning-DELFT	V 14	DELFT, Holland	6
25. Simulatorträning-SSPA	V 10	Göteborg	6
26. Städkurs	x) 1 kurs	Göteborg	10
27. Svetskurs	x) 2 kurser	Öresund	3
28. Tankoperativ kurs	V 3—5, 15—17	Malmö	5
29. Turbinkurs-STAL Gk	V 3	Finspång	6
30. Turbinkurs-STAL Fk	x) 1 kurs	Finspång	6
31. Ångpanneteknik-SMV	x) 1 kurs	Karlshamn	5
32. Loviskskonferensen	—	—	—
33. Ledarutveckling	V 7	Stockholm	12

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

om sammanhanget mellan olika lagar, författningar och avtal samt ha förbättrade insikter i juridiska frågor som berör tjänsten.

Arrangör: SÖ.

8. 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.

9. 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.

10. Målgrupp: Maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Genomgång av såväl akter- som styrpropellerns manöver-

egenskaper. Särskild kurs kan bli aktuell för personal som skall tjänstgöra i nybyggda fartyg.

Arrangör: Salén i samarbete med KA-ME-VA.

11. Målgrupp: Sjö- och landanställd personal.

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

12. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Utbildningen skall ge deltagarna sådana kunskaper att nödvändig service, underhåll och reparationsarbete kan utföras. Vidare skall deltagarna ges sådana kunskaper att de kan utföra viss årlig besiktning efter bemyndigande från Sjöfartsverket.

Arrangör: Salén i samarbete med A/S Stalprodukter.

13. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Utbildningen skall ge deltagarna sådana kunskaper att nöd-

vändig service, underhåll och reparationsarbete kan utföras. Vidare skall deltagarna ges sådana kunskaper att de kan utföra viss årlig besiktning efter bemyndigande från Sjöfartsverket.

Arrangör: Salén i samarbete med Hägglunds kranar.

14. 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.

15. 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.

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

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall få ingående kunskaper om maritextutrustningen.

Arrangör: Televerket.

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

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

Arrangör: Burmeister & Wain, Köpenhamn

Språk: Engelska

18. Målgrupp: Fartygsbefäl med tjänstgöring i fartyg med telefaxanläggning.

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.

19. 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.

20. Målgrupp: Fartygs- och maskinförförare samt elingenjörer.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge deltagarna sådana kunskaper att de med hjälp av ombord befintlig mätutrustning skall kunna avhjälpa de vanligast förekommande fallen på anläggningen. I kursen ingår dessutom att med hjälp av olika kommunikationsmedel samarbeta med serviceanläggning i land för felavhjälpling.

Arrangör: Salén i samarbete med leverantörer.

21. 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.

22. Målgrupp: Maskinförförare med lägst mekanikexamen 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.

23. Målgrupp: Maskinförförare 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 systemers reglerteknik, felsökning, intrimning m m.

Arrangör: SÖ.

24. 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 Werktuigkundige constructies, Delft.

25. 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 bogser-

båtar i samband med egen manövrering.

Arrangör: Statens Skeppsprovvningsanstalt, Göteborg.

26. Målgrupp: Ekonomiföreståndare och övrig intendentpersonal.

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.

27. Målgrupp: Förhandsmän och maskinförförare.

Kursbeskrivning: Deltagarna skall efter kursen kunna med hjälp av svetsutrustning göra vissa reparations- och konstruktionsarbeten. Kursens innehåll och längd bestäms efter tidigare kunskaper.

Arrangör: Salén i samarbete med Öresundsvarvet.

28. Målgrupp: Fartygs- och maskinförförare 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.

29. Målgrupp: Maskinförförare i turbin-tankfartyg.

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

Arrangör: STAL-LAVAL, Finspång.

30. Målgrupp: Maskinchefer och förstemaskinister.

Kursinnehåll: Genomgång av olika faktorerers 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 kondensator m m.

Arrangör: STAL-LAVAL.

31. Målgrupp: Maskinförförare i turbin-tankfartyg.

Kursbeskrivning: Genomgång av marina ångpannors konstruktion och funktion, luftförvärmarens konstruktion och funktion, erfarenheter och synpunkter på korrosion och tillsatsmedel etc i samband med bränslen, förbrän-

ning och oljeeldning, olika typer av oljebrännare, konstruktion och funktion, automatik- och säkerhetsutrustning, kvalitetskrav på pannvatten och matarvatten samt matarvattenbehandling.

Arrangör: Sv. Maskinverken, Oskarshamn.

32. 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.

33. 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.

**Kontakta gärna
Sjöpersonalavdelningens utbildningssektion
eller din bemanningssektion, Box 14018,
104 40 Stockholm (08/22 68 80), för ytterligare
upplysningar.**

under fötterna. Först när man ser att vattnet skummar nedanför räckverket fattar man att hon rör sig.

Först när man kliver inom brygghusets väldiga femvåningskoloss, som växer upp längst akterut efter 200 meters promenad i tropiknatten, kommer i ett slag känslan av att vara ombord: Då börjar det monotona maskinbullret från 40.000 hästkrafter att nöta på dina öron och vibrationerna fortplantar sig ur stålskrovet och in i din kropp. Ett evigt monotont brummande, ständiga vibrationer blir del i din tillvaro: Aldrig i detta samhälle kan du lämna det (Jo, du kan ta en promenad till backen: Där är vibrationsfritt, bullertyst — bara ljudet från vatten, som forsar.)

I däckshuset är det två bitar av verkligheten ombord, som landkrabban absorberas av, nästan chockartat (man har ju förvisso fördomar):

■ För det första:

— Grabbar, vad bra ni har det här!

Jag menar: Hytten med heltäckningsmatta, toppensäng, Bruno Mathson-fåtöljer, äkta tavlor, kylskåp, centralradio, ständigt fylld fruktskål, eget dusch- och tvätttrum med WC. Maten, som innebär en standard av toppensionat-klass, tre lagade mål om dan med fantastiska kombinationer och fem gånger kaffe var dag. Fritiden med swimmingpool, sol, motionsrum, pingislokaler, mörkrum, hobbyutrymmen, biograf (med färsk film), TV-kassetter (med ibland mindre färsk inslag), spritbar där drinkarna kostar en svensk nydevalverad krona. . .

■ För det andra:

Hierarkien ombord. En landkrabba har lite problem i början. Skepparn var en kille i T-shirt och jeans precis som yngsta driftsmörjarn. Man kom ju ombord väl pålöst i utomordentliga sociologiska undersökningar, som talade om skranken i ett fungerande klassamhälle som hamnat i kölvattnet, när företagsdemokratin satte igång och fungera med flera knop illa. . .

Det är förstahandsintryck, det här. Verkligheten är mer komplicerad, givetvis.

Sanningen? Ja, bitar av den kan man hitta i lösryckta repliker från folk ombord:

— Min fru ska ha barn i höst — då är det svårt att vara här!

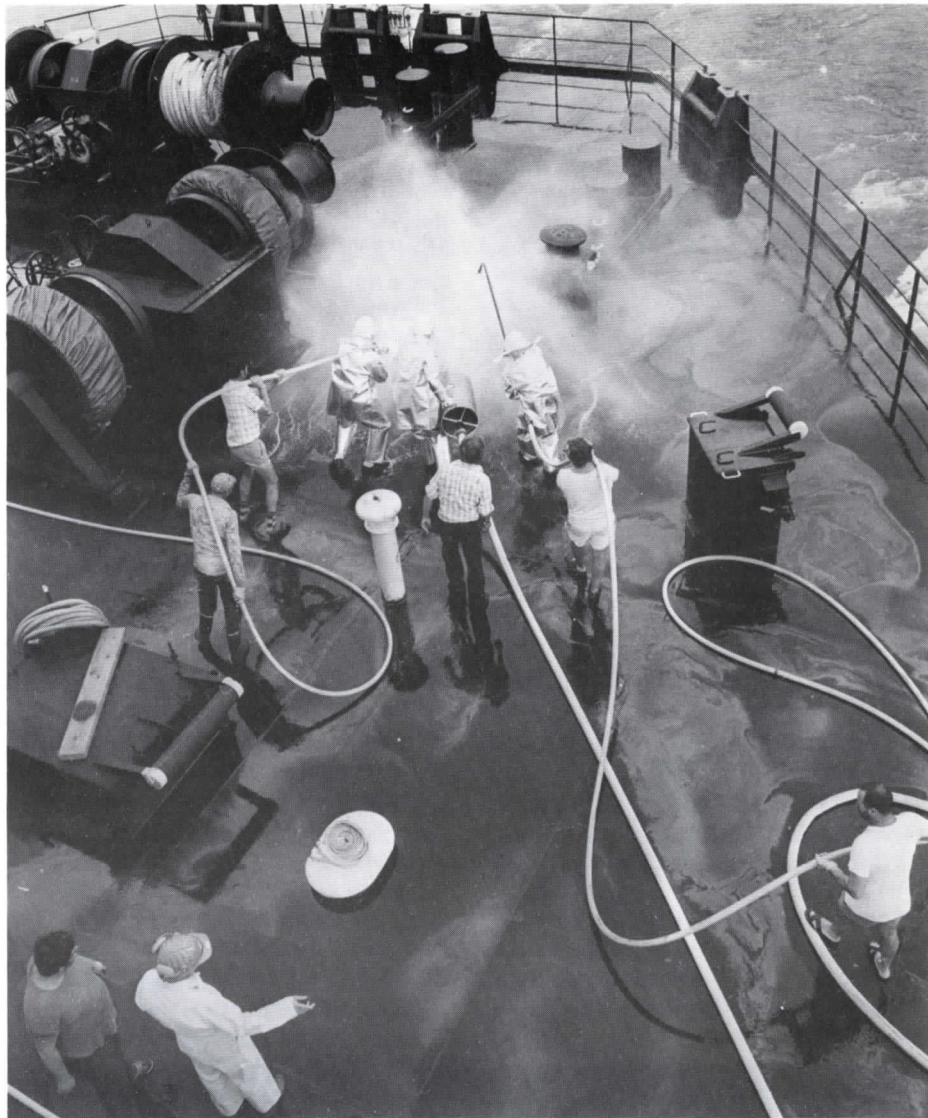
— Jag är nyförlovad — vill du ta med ett brev hem.

— Va, har du inga färsk dagstidningar med dig?!

— Ibland kan dom rationalisera jäkla bra åt oss här ombord fast dom brukar inte fråga oss.

— Facket sköts av gubbarna som jobbar på färjor hemma — oss som ligger här ute skiter dom i.

— På åtta månader här har jag inte varit iland en enda gång.



Brandövning ombord. Brandberedskapen är viktig. En supertanker är känslig. De falska brandalarmen kom tätt.

— Isolering kan inte kompenseras. Det enda som går att göra är att betala oss.

Det är mycket, som inte går att mäta. Det är omöjligt att jämföra med förhållanden iland.

Det är en fin och ny båt. Standarden ombord är finfin. Saléns kan känna sig stolt. Men Saléns ska inte slippa undan kritik — för kritik får rederiet av de 34 ombord.

Osäkra avlösningar

Den allvarligaste kritiken, den jag träffade på oftast och som var genomgående för *alla* personalkategorier representerande samtliga tre fackliga ombord-organisationer gällde skiftena:

Man vet inte när man blir avlöst. Tiderna flyter. Man utnyttjas maximalt (dvs fem månader för sjöfolksförbundets medlemmar och fyra månader för övriga ombord). Man vet inte hur länge man får stanna hemma. Man får föga populära telegram från sjöpersonalavdelningen med standardvokabulären "ombedes kvarstanna. . ." Eller: Man ombedes mönstra tidigare.

Hemma har man planerat saker: Semester, tillbygge av huset, sätta potatis.

Då är det bara att packa.

Så'nt fräter på nerverna.

Nej, jag vill inte påstå att sjöpersonalavdelningen är illa sedd av grabbarna ombord. Man tycker nog i allmänhet att folket iland gör så gott dom kan. Problemet ligger nog snarare på det planet att det är svårt att kommunicera, när man har åtskilliga tusen nautiska mil hem.

Det är lättare att trampa folk på tårna, när dom sitter på baksidan av klotet ombord i en båt.

Framför allt: Det känns tiofalt jäkligt att bli nonchalant behandlad där borta.

Man har mer tid att tänka. Man tar det hårdare. Man kan inte kliva tvärs över korridoren och skälla ut en dum fan, som gjort bort sig.

— Iland sitter en massa teoretiker, som inte vet vad livet ombord är, och bestämmer! Det är en sammanfattande replik som jag hörde i ganska många varianter.

En mässman är bortrationaliserad på prov. Storekeepern (förrådsman) försöker man klara sig utan. En gubbe ytterligare i maskin är hotad.

Bättre information önskas

Ombord är man, milt uttryckt, skeptisk till rationaliserarna iland. Visst förstår man att åtgärder behövs (Hur ska de gå med jobbet i framtiden? Hur illa är det egentligen med ekonomin?) Nej, svårast klämmer inte skon där: Mera gäller det att fråga först, vidta åtgärder sedan. "Skenfrågor" godtas ej. Teoretiker iland, som vill skaffa sig en fjäder i hatten, göra sig ej besvär.

— Det är vi *här* som vet vilka konsekvenserna blir!

Från befälshåll fanns också klara önskemål på bättre information om ekonomin: *Företaget* Sea Scape tycker man sig veta alldeles för lite om.

Olycksriskerna är stora till sjöss. Sjöfolk ligger i topp i statistiken. Till doktorn är det långt. Jag hörde ombord många historier om dödsfall, om lik som ställts i frysen med maten, om sjuklingar som kommit för sent till räddningen.

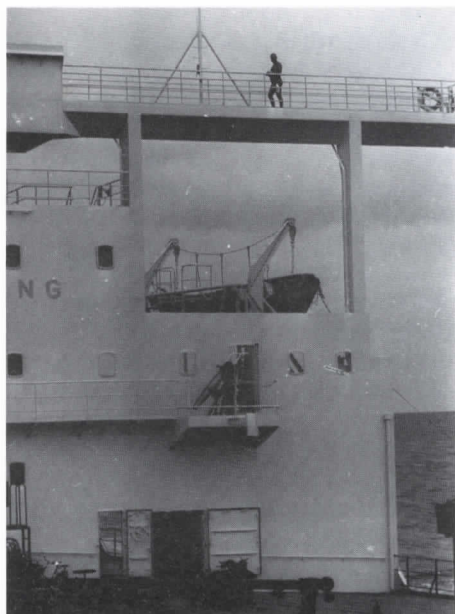
- I Cape åkte förrådsman iland med helikopter: Missstänkt magsår.

- En matros föll i en lejddare, skadade sig i bröstet, ordinerades elastisk binda och var borta från arbetet några dar.

Det var vad som hände på den här resan.

Oron finns där. Medicinlådan är begränsad. Blodersättningsmedel har utmönstrats ur förrådet. Utbildningen i sjukvård är alldeles för dålig.

Varför inte "lasarettsfartyg" med helikopter t ex i havet där Guineabukten är som bredast? Svårt samordna internationellt, höga kostnader? Förslaget finns, diskuterades ombord. Kan rederiet ta initiativ?



Utkiken på bryggvingen fem "våningar" upp: Sea Scape har imponerande mått.

Säkerheten hålls högt

Arbeterskyddet — är det eftersatt ombord? Jag var med om ett skyddskommittémöte inför lossning och varvsbesök. Jo, rutinerna är utprovade. Säkerheten hålls högt.

Ändå: Besättningarna växlar snabbt, nytt folk blandas, åtgärder *kan* bli eftersatta ("Det skiter jag i — jag är snart härifrån").

En tanker är en tanker. De falska brandalarmen var täta, kom då och då mitt i natten. Alla ställde upp. En landkrabba fattar kanske inte riktigt oron. Många berörde den: — Man vet aldrig, det här är en tanker. . .

"Maskin" är ett påtagligt obehagligt ställe för en landkrabba: Smala lejdare i en "grop" djup som ett 10-våningshus, buller, hetta, sjöhävning. Ändå klagade grabbarna inte speciellt:

— Det finns likadana arbetsplatser iland.

— Lejdarna är bra, korta och med riktiga räckverken.

— Man får ständigt höra att det är långt till sjukhus här!

Skytt att bevara till eftervärlden: "Jorda själv så slipper prästen".

Mest konkreta klagomålet jag hörde gällde kemiska ämnen. ("Där ligger vi långt efter land").

Någon efterlyste ett skyddsnät ("Kommer säkert inte upp förrän en olycka händer").

Baren då? Saléns 350.000-tonnare är, tycks det, unika i den svenska handelsflottan, ensamma om en fungerande spritbar. Ombord var omdömena enbart positiva.

— Vi måste bli betraktade som myndiga precis som folk iland!

— En bra samlingsplats: Här träffas både befäl och manskap på ett naturligt sätt.

Det är där man märker stilen ombord, snacket, jargongen. "Rå men hjärtlig" säger många. Verkligt "reko" tycker jag själv. Här finns en öppenhet, mer av att "ställa upp på" andra än iland. Här är ett samhälle, som fungerar 24 timmar om dygnet. Man lämnar inte jobbet efter åtta timmar. Du tvingas se samma dumma, inskränkta idiot i ansiktet vareviga frukost dag ut och dag in.

Bjuda på sig själv

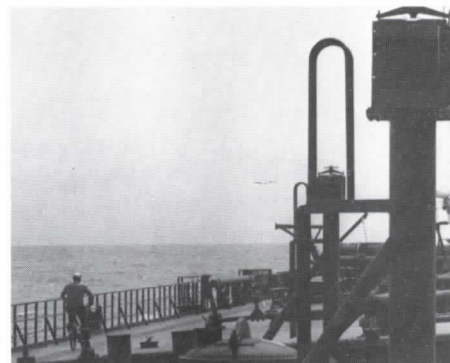
Det är väl där skillnaderna bottnar. Du får vara så snäll att bjuda på dig själv. Till en viss grad.

Det finns gränser.

Flera försökte formulera det ungefär sålunda:

— Man vet ofta inte *riktigt* säkert om en kille menar allvar eller inte. . .

Där ligger förmodligen konsten att bevara sin integritet i ett kollektiv. Men så är det inte heller vanliga duvungar,



"Båsen" tar en cykeltur för att hämta målarfärg under backen 300 meter föröver.

som klarar sig på supertanker i det långa loppet.

- Medelåldern bland befälet låg på 40 år.

- Medelåldern bland manskapet var 37 år.

- Av 34 man var bara 14 gifta. Tio var utländska medborgare.

Ändå mer markant: Bland 15 svenska medborgare på manskapssidan var *en* enda gift och hade barn. Ett specifikt mått på isoleringen, de annorlunda livsbetingelserna — jo.

Klassamhället då?

Jovisst finns det. Skepparn tjänar mer än fyra gånger så mycket som mässmannen. Han och en del av det högre befälet har — förutom sovhytten — också ett "vardagsrum" med krukväxter och stoppade soffor och bokhyllor och bidé på toaletten. Det är den materiella skillnaden.

Annars då? Jo tack, mycket, mycket bättre än landkrabban trodde: Skepparn har T-shirt också bildligt.

Visst: Det är skepparn som bestämmer om driftsmörjarn ska ha rätten att dricka sprit ombord. Men där är du åter inne på svårigheterna att jämföra med land: En supertanker är en annorlunda arbetsplats med specifika risker.

Landkrabban ("kickad" för journalisters ovarsamma behandling av "sjömän" i artiklar — dessvärre helt rättvist. . .) må efter 16 dygn och 4474,4 nautiska och datamaskinstyrda mil med Sea Scape instämma i en berättigad fråga någon ombord ställde:

— Brukar direktörer iland ta sig en drink med sin jobbare på fritid och snacka igenom saker?

Supertankers är inte riktigt jämförbara.

Tack för att jag fick åka med!

Nils Andersson

Pensionärsträff på Malma



En kvartett minigolfare prövar Malmas ypperliga banor.



Gamla vänner som möts: Bengt Isberg (t v) och C.E. Brandt.

Efter blott ett års existens börjar Salénrederiernas Pensionärsklubb så smått att finna formerna för sin verksamhet. En styrelse har valts, olika kommittéer och grupper har konstituerats och skilda typer av aktiviteter förekommer.

På senhösten lyckades klubben med bedriften att pricka in höstens i särklass vackraste dag för sin höstträff på Malma. Solen värmdes från en klar himmel och bidrog till att alla de fritidsaktiviteter som Malma kan erbjuda även utnyttjades. Man spelade golf, fiskade, seglade, rodde, spelade tennis och gjorde skogspromenader. Många valde helt enkelt att njuta av det sköna höstvädret i lugn och ro ute i naturen.

Friluftsdagen inleddes med morgonkaffe i kyldivisionens matsal på Riddargatan, varefter alla åkte med hyrd buss till Malma. Lunchen hade pensionärernas allt-i-allo på rederiet, Kerstin Damberg, och hennes medhjälpare ordnat därute på ett förnämligt sätt. Som en avslutning på dagen samlades alla till middag på Styrmansgatan med deltagande av representanter för rederiet.

Foto: Gösta Ekeström



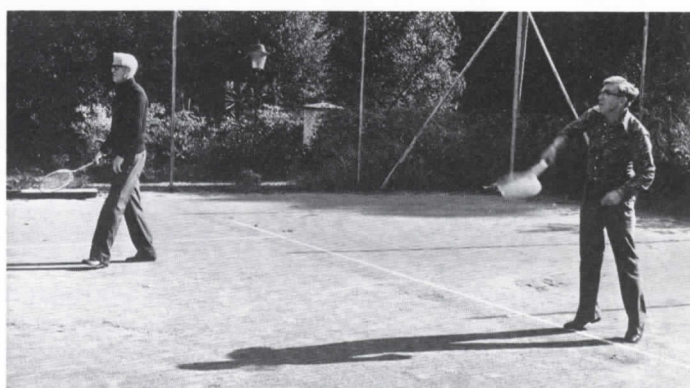
Erik Strindberg (t v), Lasse Planten och Göthe Johansson tog en skogspromenad.



Artur Jonsson (stående) och Oswald Boberg gjorde en segeltur på Storsjön med en av Malmas båtar.



Deltagarna samlade utanför Malmas huvudbyggnad.



Axel Blomquist (t v) och Emil Nilsson spelade tillsammans i tennis.



Victor von Schewen (t v) och Allan Andreasson i samspråk med Claes-Henrik Zethelius från rederiledningen.



Gudrun Skanvig (t v), Ingalill Timm och Aina Hamberg solar sig i det vårliga höstvädret.

Fraktmarknaden (vecka 48)

Kyl

Utvecklingen inom kylmarknaden har varit gynnsam sedan mitten av oktober och en hel del goda avslut har gjorts på spotmarknaden. Sysselsättningsläget för resten av året får anses mycket tillfredsställande.

Vi ser också fram emot en mycket god högsäsong med betydande knapphet på tonnage. Fruktskörden i Europa är som bekant mycket lägre än väntat varför exportörerna från den södra hemisfären som förväntar goda skördar inte bör finna några större problem att sälja sin frukt.

Vi har under de senaste veckorna lyckats tidsinbefrakta ett antal fartyg varför vår tonnagesituation är förhållandevis gynnsam, dock har självfallet T/C-hyrorna blivit ganska höga med den knapphet på tonnage som råder.

Årsresultatet 1977 bör bli tillfredsställande och vi ser vissa möjligheter till ett lovande resultat också för kommande år.

Tank

Lagren i USA är alltså stora. I jämförelse med för ett år sedan beräknas råoljelagren ha ökat med 15 % och produktlagren med 13 %. Flera befракtare är i marknaden för stort tonnage som skall ligga som lager i Karibiska Havet. Även detta år har visat en ökad aktivitet i november som beräknas fortsätta i december. Det ligger nu endast ett fartyg i prompt position i Arabiska Viken.

Arabiska Viken

En befarad prisökning i januari samt de oljeproducerande ländernas krav på oljebolagen att lyfta sina kontrakterade kvantiteter har gjort att marknaden nu ligger på WS 26 för ULCC och WS 29 för VLCC. Vi har passat på att frakta några av våra fartyg som legat i Walvis Bay, nämligen Sea Song till Shell, WS 26, Sea Scape till Shell, WS 25,75, Sea Swan till Scandports, WS 28,25 och Sea Scout till BP, WS 27,5. 90.000-tonnare får nu WS 47,5.

Medelhavet/Nord- och Västafrika

Dessa områden är alltså svaga och någon förbättring har ännu ej märkts. 75.000-tonnare får WS 45 och 40.000-tonnare betalas med WS 80—85 för en transatlantisk resa.

Karibiska Havet

Till följd av en uppgång i slutet av november betalas nu 35.000-tonnare med WS 105 och 50.000-tonnare med WS 90. Om det är vintermarknaden som nu kommer eller om uppgången är tillfällig är det för tidigt att uttala sig om.

Periodmarknaden

Denna marknad är fortfarande tyst, med huvudsakligen efterfrågas mindre

tonnage för konsekutiva resor över vintern.

Torrlast

Torrlastmarknaden är fortfarande tämligen svag men dock bättre än under sommaren och förhösten. Vid månads-skiftet inträdde en uppgång i frakterna som i stort hållit i sig, även om en viss tveksamhet nu kan märkas speciellt för större tonnage.

Marknaden ligger idag för Panmax-tonnage kring \$1.75 T/C för en rundresa i Atlanten och ungefär detsamma för en rundresa i Pacific. För T/C från Pacific till Europa betalas kring \$2.00, vilket är avsevärt bättre än i somras.

En positiv faktor är att Sovjet ökat sina inköp av spannmål betydligt, och man räknar även med att Kina behöver köpa mer spannmål från USA.

Det finns dock ingenting som tyder på en snar förbättring inom stålindustrin och därmed ökade transporter av malm och kol.

Offshore

Det totala antalet jack-up-rigggar världen över, 176 st, är i dag sysselsatt till ca 96 %. I Mexikanska golfen är motsvarande siffra 100 %. Detta har resulterat i att långtidskontrakt på 2—3 år åter tecknas samt att dagsratsnivån ligger kvar på ca US\$ 20.000/dag.

Hittills under 1977 har 25 st jack-ups beställts vid olika varv världen över. 18 st av dessa beställningar gjordes under perioden augusti—november. I USA och Singapore kan leverans nu endast erhållas i slutet av 1979, medan japanska varv erbjudit leverans i slutet av 1978. Det är dock inte bara varvens leveranstider som påverkar ett nybyggnadsprojekt. Borrningsutrustningen är lika betydelsefull. För 2—3 månader sedan utlovades leverans av utrustning inom 4 månader, medan man nu offererar omkring 12 månaders leveranstid.

För nya projekt, som berörs av nybeställningar hos varv och leverantörer av utrustning, måste man räkna med igångkörning tidigast slutet 1978/början 1979.

Nybyggnadspriset för en 250' jack-up torde i dag vara US\$ 24—25 milj i USA, medan japanska varv erbjudit något lägre priser.

Vi avvaktar med försiktighet de 17 nya enheter som levereras från varv i Mexikanska golfen under perioden 1977/1979. Redan nu har flera av dessa enheter kontrakterats.

Enligt vår bedömning kommer dock den starka marknaden för jack-ups att bestå under 1978/1979. De nya riggarna kommer dels att ersätta föråldrade enheter, dels sysselsättas utanför USA:s ostkust och Sydamerika.

The freight market

(week 48)

Reefer

Since mid-October, developments in the reefer sector have been favorable and several good deals have been made on the spot market. Capacity utilization for the remainder of the year must be considered satisfactory.

In addition, we anticipate a very satisfactory peak period with a substantial shortage of tonnage. Since the fruit harvest in Europe is lower than expected, exporters from the southern hemisphere, who anticipate good harvests, should not encounter any significant problems in selling their fruit.

During recent weeks we have managed to time-charter a number of vessels, which means that our tonnage situation is relatively favorable. However, as a result of the present shortage of tonnage, time charter rates are naturally rather high.

The result for 1977 should be satisfactory and we see certain possibilities of a good result in 1978.

Tanker

Stocks in the United States continue to be large. The stocks of crude oil are estimated to have increased by 15 percent, and those of finished products by 13 percent, compared with a year ago.

Arabian Gulf

The market for ULCCs is now WS 26 and for VLCCs, WS 29. Salén has taken the opportunity to charter some ships that were in Walvis Bay: Sea Song to Shell (WS 26), Sea Scape to Shell (WS 25,75), Sea Swan to Scandports (WS 28,25) and Sea Scout to BP (WS 27,5). The 90,000-tonners now fetch WS 47.5.

Mediterranean/North and West Africa

This area continues to be weak and no improvement has as yet been noted. A 75,000-tonner fetches WS 45 and a 40,000-tonner is paid WS 80 to 85 for a transatlantic voyage.

Caribbean Sea

As the result of an upturn in the market at the close of November, a 35,000-tonner is now paid WS 105 and a 50,000-tonner WS 90.

Time Charter

This market continues to be quiet, with demand primarily for small tonnage for consecutive voyages during the winter.

Dry Cargo

The dry cargo market is still rather weak, but better than during the summer and early fall. At month's end there was an upturn in freights which held up for the most part, even if some caution can now be noted, especially for larger tonnage.

The market for Panmax tonnage today is around \$ 1.75 T/C for a round trip in the Atlantic and approximately the same for a round trip in the Pacific. The T/C rate from the Pacific to Europe is around \$2.00, considerably higher during the summer.

One positive factor is that the Soviet Union has increased its grain purchases substantially and it is also estimated that China has to buy more grain from the U.S.

There is, however, nothing that indicates an early improvement in the steel industry, with accompanying higher transports of ore and coal.

Utbildningsåret 1977

Offshore

Of the total number of jack-up rigs in the world — 176 — today 96 percent is employed. In the Gulf of Mexico, the figure is 100 percent. This has resulted in long-term contracts for two to three years being renewed and the level of per diem rates remaining at approximately U.S.\$ 20,000.

To date during 1977, 25 jack-ups have been ordered from various yards throughout the world. Eighteen of these orders were placed during the August–November period. In the United States and Singapore, delivery cannot be obtained before the end of 1979, while Japanese yards have offered deliveries at the end of 1978.

In newbuilding production today, operators are limited by the supply of drilling equipment. 2–3 months ago one could obtain equipment within 4 months, while deliveries are offered a year from now. Thus projects can only be in operation by the end of 1978/beginning 1979.

The newbuilding price for a 250-ft jack-up is today probably U.S.\$ 24–25 million in the U.S., while Japanese yards have offered slightly lower prices.

In the second-hand market, there has for many months been intense interest in the sale of Rig No. 272 at the Livingston Shipyard in Texas. The rig is owned by the Norwegian firm of Odfjell/Fearnley & Eger and, according to reports, has now been sold to Mexico for U.S.\$ 24 m.

We await with a cautious attitude the 17 new units that are being delivered from shipyards in the Gulf of Mexico during the 1977/1979 period.

In our judgement, however, the market for jack-ups will continue to be strong during 1978 and 1979.

1977 har ur utbildningssynpunkt varit ett mycket aktivt år med över 600 sjöanställda som deltagit i utbildning vid 98 kurstillfällen.

Som en följd av nybyggnation inom torrlast har viss specialutbildning framtagits för personal i dessa fartyg. Såväl utbildning på automatikutrustning som på lastnings- och lossningsanordningar har genomförts för samtliga befälskategorier.

Vidare har försöksutbildning genomförts för service av radarutrustningen. Innehållet i kursen baserar sig på statistik över de vanligast förekommande felen. Genom att deltagarna arbetat i realistiska grupper och att "kommunikationssystem" byggts upp med serviceföretaget "iland" har fel kunnat lokaliseras och åtgärdas.

Två befälhavarseminarier med 20 deltagare har genomförts. Målsättningen har varit att ge befälhavarna möjlighet att under en vecka "se på sig själva" i sin roll som chef ombord. Bl a har man med hjälp av TV-inspelningar studerat sig själva i olika rollspel. Innehållet i seminarieveckan har bestämts av deltagarna själva. Ledare för seminariet har varit intendent Paul Swahn, ALI-RATI.

Utbildning ombord

I september genomfördes en veckas kurs för totalt 16 man ombord i Sea Song, då upplagd i Walvis Bay. Genom fina insatser av kursledare bland befälet ombord blev kursen lyckad. I huvudsak behandlade kursen den tekniska utrust-

ningen/datautrustningen på såväl däck- som maskinsidan. Vidare behandlades målnings- och underhållsrutiner, brand och brandberedskap samt ansvarsfördelning. Huvudlärare var Sven Jansson.

Lag om säkerhetsman

Sedan den 1 juli 1977 har en ny lag trätt i kraft, som stadgar att säkerhetsman skall finnas i fartyg som för olja eller kemikalier. För att täcka säkerhetskraven har utbildningsavdelningen arbetat för att få så många kursdeltagare som möjligt till såväl brandskyddskursen som tankoperativ vidareutbildning och kemikaliekursen. Fram till årets slut har totalt 64 befäl i tank och 21 befäl i torrlast genomgått erforderlig utbildning och fått behörighet.

Vad händer under 1978?

Då torrlast under 1977 tillförts ett antal nya fartyg med hög teknisk standard kommer även under 1978 att krävas särskilda utbildningsinsatser. Vidare kommer kylflottan att öka med ett antal fartyg, försedda med delvis ny och för många relativt obekant utrustning. I samarbete med övriga avdelningar kommer därför ett utbildningsprogram att utarbetas. Programmet skall innehålla såväl utbildning under byggnationen på varvet som utbildning på automatikutrustningen, kylteknik och kyllasthantering.

1978 års konstlotteri

Den årliga konstutlottningen i regi av Konstsektionen vid Salénrederierna blir allt populärare. I våras deltog inte mindre än 550 anställda och pensionärer — en ökning med ett par hundra från föregående år. Nu är det dags att inbjudas till nästa vårs utlottning, som kommer att äga rum i maj månad, och då hoppas vi på ett ytterligare ökat intresse.

Alla ombord- och kontorsanställda inom Salénrederierna, Saléninvest, Salénia och SSAB, inkl. pensionärer, är välkomna att delta. Avgiften är höjd till 35 kronor, vilket är motiverat med tanke på prisstegringarna på god konst. Sänd din anmälan till Bo Sundblad. Den skall vara honom tillhanda senast den 31 mars 1978.

För ombordvarande gäller, att befälhavaren insänder en gemensam anmälningslista för alla deltagare samt att avgiften för dessa inbetalas samtidigt genom anvisning. Om du har banklön, dras avgiften, 35 kronor, av på din

aprilön. Hemmavarande och andra som inte har banklön skall sätta in avgiften på postgirokonto 85 54 43-8, Kulturföreningen vid Salénrederierna. Inbetalning gäller som deltagarbevis. Betala helst samtidigt som du sänder in talongen — då blir det inte bortglömt — men inte tidigare än 1 januari 1978.

Senast den 30 april skall alla avgifter vara inbetalade.

Beträffande arrangemangen omkring utlottningen får vi återkomma. Den kommer att äga rum i vårt nya kontorshus — förhoppningsvis i samband med något trevligt arrangemang i de nya lokalerna.

Bo Sundblad
Salénrederierna AB
Box 14018
S-104 40 Stockholm

Insändes 1/1—31/3 1978

☐ Jag anmäler mig till konstlotteriet.

Namn:

Adress:

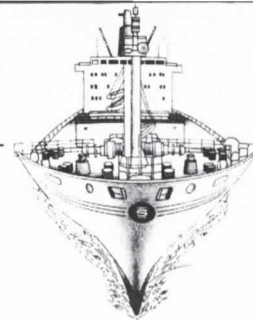
.....

.....

35 kr inbetalas ☐ per postgiro ☐ via banklönekonto ☐ via befälhavaren (lista)

Kylrederiet

16

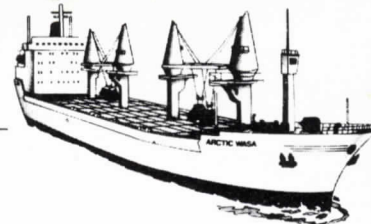


	SNOW DRIFT	SNOW FLAKE	SNOW FLOWER	SNOW HILL
Befälhavare	K Olsson	K Karlsson	J Gustafsson	I Bennmo
Överstyrman	G Holmqvist	L Larsson	J Strömborg	T Liström
2:e styrman	B Burlion	N Johnsen	K Edoff	M Aro Ilmari
2:e styrman jr				E Sjöberg
Telegrafist	K Granlund	B Grundström	R Gotare	S Fredriksson
	T Johansson	M Forsberg	S Weckman	
Maskinchef	H Höglblom	W Lian	K Larsson	S Lööv
1:e maskinist	B Samuelsson	B Johnsson	P Nylund	B Eriksen
2:e maskinist	R Lönnqvist	B Harrysson	T Nordlund	C Brink
2:e maskinist jr	L Ohlsson		J Hjortsberg	
Kylmaskinist	L Axelsson	H Björn		J Persson
Elingenjör	T Andersen	R Fritzell	I Burman	K Palm
Elingenjör	T Wiklund	L Asklund	S Svensson	S Willför
			P Berg	
Ekonomiföreståndare	R Karlsson	L Hillgren	S Fasth	K Holling
1:e kock	G Serngard	G Hagius	L Svensson	U Malm
Mässman	S Lundberg	A Salomonsson	A Eriksson	M Gustafsson
Mässman	B Kadama	G Jonsson	A Jönsson	A El Sayed
Mässman	F van Dijk	I Olsson	I Gråsvoll	P Eriksson
Mässman	L Larsson	C Genell	P Pascual	C Lindgren
Mässman			T Jong	
Båtsman	O Mägi	C Almqvist	B Söderholm	R Rissanen
Timmerman		L Malmgren	J Rosenberg	
Matros	L Vesterberg	J Nilsson	C Johansson	A Ståhlberg
Matros	U Strömberg	R Karlsson	T Johansson	S Andreasson
Matros	A Johansson	H Ekman	A Veikkolainen	S Sjöberg
Matros				H Berg
Matros				P Lindgren
Lättmatros	M Bernebring	H Kalsnes	M Johansson	
Lättmatros	L Steen	T Schmidt	L Eriksson	M Folkesson
Lättmatros	S Grimberg		D Lems	H Walther
Jungman	B Löfstedt	J Hedblom	J Nurminen	
Jungman		U Sommansson		
1:e reparatör	S Klaser	J Nylund	J Lehtinen	J Träger
1:e motorman				S Stensson
Motorman	M Adolfsson	G Green	J Perez-Arana	J Persson
Motorman	P Östberg	T Gladh	C Yu Hok	
Motorman			R Ödmark	
Motorelev	B Brämare	K Uddhammar	M Wiberg	L Ohlsson

	SNOW LAND	SNOW STORM
Befälhavare	G Williamsson	K Dahlén
Överstyrman	S Roos	S Lundberg
2:e styrman	R Larsen	P Gripenberg
2:e styrman jr	K Brzezinski	C Nessaether
Telegrafist	N Lorenz	T Järhede
Maskinchef	B Wideman	B Andersson
1:e maskinist	K Olsen	L Bergqvist
1:e maskinist		S Koivisto
2:e maskinist	I Isaksson	C Gustafsson
2:e maskinist jr	M Norén	M Andersson
Kylmaskinist	L Fröberg	B Alväng
Elingenjör	C Hellgin	I Myrberg
Ekonomiföreståndare	C Lorenz	P Karlsson
1:e kock	B Ramsten	R Foucart
Mässman	U Larsson	K Nyström
Mässman	Å Pedersen	R Lindström
Mässman	I Slättman	M Nordström
Mässman	W Derwent	P Bäck
Båtsman	K Hermansson	F Frölich
Matros	L Dahlström	B Nyström
Matros	D Johansson	B Wiktorsson
Matros	T Rasmussen	U Vainionpää
Lättmatros	L Melander	H Hjelm
Lättmatros	P Larsson	P Jedeur-Palmgren
Jungman	A Johansson	S Fredshammar
Jungman	C Thelning	C Hamberg
1:e reparatör	J Hörringsen	B Jönsson
1:e motorman	R Svanholm	
Motorman	L Hjelm	K Svenman
Motorman	B Sjöberg	R Johansson
Motorman		N Vukic
Motorelev	F Norberg	

18

Torrlastrederiet



	ARCTIC WASA	ATLANTIC WASA	BALTIC WASA	CELTIC WASA
Befälhavare	B Björk	S Ehrlander	L Johansson	R Nilsson
Överstyrman	O Ernstsen	S Hartzell	N Asplund	T Jansen
2:e styrman	L Eriksson	U Sandgren	P Laine	G Back
2:e styrman				H Sandvik
2:e styrman jr				
3:e styrman	V Roussos	B Stroek	J Simonsson	
Extra styrman				
Telegrafist	V Bille-Fritz	H Lindahl	E Matikainen	A Bjurkvist
Maskinchef	F Karlström	O Tekenbergs	A Bohlin	L Malm
Maskinchef		Å Thomasson	A Birkeland	
1:e maskinist	K Grundberg	O Landin	E Gustavsson	T Björnhed
2:e maskinist	R Molin	H Rosqvist	R Gustavsson	
2:e maskinist	A Maurstig	S Karlsson	R Bertilsson	T Kjellner
3:e maskinist				E Pigueiras-Pinon
Elingenjör	B Agardt			B Weckström
Maskinbefälsass.				G Frödin
Elmaskinist			R Garcia-Aneiros	
Ekonomiföreståndare	L Wounsch	R Helfer	J Mattsson	V Svedlund
1:e kock	B Midlöv	A Tossavainen	K Wulff	J Lehtonen
2:e kock	C Exell		J Stålhandske	K Rickelbo
Mässman	A Strzelecki	A Al-Wally	B Hansson	C Jobatey
Mässman	S Bin Matooc	S Karlsson	D Celen	M Notario
Mässman	F Laura	P Pena	L Asplund	S Lidström
Mässman		M Kirzic	H Gole	P Degenhardt
Båtsman	N Björndal	S Ohlsson	E Ameland	E Frick
Matros	E Nikkinen	J Berg	B Pineiro	P Lodin
Matros	M Perez	M Gomez	H Tan Seng	J Da Luz
Matros	K Olofsson	M Dahlstrand	S Olofsson	K Marjamaa
Matros	P Persson	E Lopez	A Angulo	M Ödman
Matros	P Rodrigues-Pereira		R Garcia	V Vuorinen
Matros	N Dogru		A Oksanen	
Matros	J Lysebring		H Johansson	
Lättmatros	J Pettersson	J Olsson	P Bjurman	A Norgren
Lättmatros		M Nilsson		
Jungman	T Hjalmarsson	T Jansson	P Lindgren	I Granath
Jungman	L Björk			
1:e elektriker		G Frykberg		S Andersson
1:e reparatör	M Juntikka	S Svensson	F Matyas	
1:e motorman	E Fryz			
Motorman	R Constance	N Eriksson	V Kerstens	T Boodh
Motorman	S Eriksson	G Burström	L Lambert	L Nilsson
Motorman	C Schmidt	G Danielsson	G Soares	F Gomes
Motorelev	K Persson	P Ödlund	M Meigård	L Gustafsson
	DELPHIC WASA	PACIFIC WASA	GOTHIC WASA	ADRIATIC WASA
Befälhavare	J Stagling	A Johansson	A Kemppi	H Hellström
Överstyrman	E Mikkelsen		A Carlsson	L Brunnström
2:e styrman	I Tönurist		A Fredriksson	P.O. Kinnunen
2:e styrman jr	H Henriksson		C Larsson	L Pettersson
Extra styrman			C Rosén	
Telegrafist	B Björk		P Johansson	H Håkansson
Maskinchef	L Pettersson	Ö Göransson	S Wikdahl	T Lövgren
1:e maskinist	K Berggren		R Mattsson	B Tengdelius
2:e maskinist	I Båvenmark	G Talas	B Söderberg	U Håkansson
2:e maskinist	I Lindstedt			
3:e maskinist				
Elmaskinist	F Gaudian		E Hopen	R Rodriguez
Elingenjör				
Ekonomiföreståndare	T Wilén		B Ekring	B Ottosson
1:e kock	W Lukian		P Björkqvist	Ch. Krok
2:e kock	K Franzén		B Andersson	L Lindeberg
Mässman	N Do Rosario	C Arvidsjö	A Nisula	P Persson
Mässman	E Salah		D Carreiro	I Apolonia-Delgado
Mässman	B Abdalla		P Morales	A Ramos
Båtsman	C Enarsson		N Lima	
Timmerman			T Harcke	S Karlsson
Matros	M Alves		K Kristoffersen	R Olofsson
Matros	A Saif		G Björk	I Senario
Matros	E Sanchez		F Karlén	C Redondo
Matros	T Falk		A Almeida	T Hansen
Matros	T Runevald		S Olsson	
Lättmatros	R Eriksson			R Fernandez
Lättmatros			H Brammer	H Andersson
Jungman	K Sjödin		K Melander	
1:e reparatör	A Notander		K Sundbäck	A Karlsson
1:e motorman			K Ahko	S.E. Svensson
Motorman	M Gomez	E Pettersson	N Hansen	H Kock
Motorman	T Kihlström		I Olsson	K Pettersson
Motorman	A Helkomaa			
Motorman	P Andrade			
Motorelev	P Waltscheff			
	FOREST WASA			
Befälhavare	J Lindberg	Båtsman	K Sjöström	
Överstyrman	S Svensson	Timmerman	H Markkula	
2:e styrman	S Darung	Matros	E Kittlass	
2:e styrman jr	S Karlsson	Matros	B Calmer	
Telegrafist	P Bogren	Matros	R Sundkvist	
Maskinchef	I Lennqvist	Matros	A Wibeus	
1:e maskinist	S Hägg	Lättmatros	D Ohlin	
2:e maskinist	G Nordlund	Lättmatros	M Larsson	
3:e maskinist	B Christiansson	Jungman	T Pyk	
Elingenjör	Å Blomqvist			
Ekonomiföreståndare		1:e reparatör	G Trönningsdal	
1:e kock	C Olsson	1:e motorman	B Bruhn	
Mässman	J Ahl	Motorman	K Klapp	
Mässman	T Palaming	Motorelev	G Ellis	
Mässman	A Tamminen			
Mässman	V Andersson			

Sjömansgåva till barnhem

Här har vi nöjet att förmedla en solskenshistoria om en överbliven fritidskassa och ett behövande barnhem i Göteborg.

Upprinnelsen till historien ägde rum på rederiets kylfartyg Argonaut på sensommaren i år. Fartyget skulle säljas och ombord fanns det, liksom i alla andra svenska handelsfartyg, en fritidskassa med pengar som besättningen ombord samlat ihop för att användas till filmhyror, rundresor i hamn etc. I kassaskrinet fanns det hela 2.941 kronor.

Eftersom fartyget alltså skulle säljas och besättningen skingras gällde det att hitta på något vettigt med pengarna. Man samlades till rådslag och någon kom med idén att man borde skänka hela summan till ett barnhem i Göteborg, hemort för många av besättningsmännen. Idén gick igenom och gnisten fick i uppdrag att leta reda på ett lämpligt barnhem. Det gjorde han på enklaste sätt — genom att ta en titt i Göteborgs-delens yrkesregister, där han fastnade för Myrornas Barnhem på Vallareleden 24. Man enade sig inom Fritidskassan att det var ett bra val och så sändes pengarna dit omgående. Att pengarna kom väl till pass framgår av



Barnen på barnhemmet tackade Argonauts besättning genom att sända dem en mängd fina teckningar, av vilka vi här återger en.

ett brev, som en tid efteråt kom från hemmets föreståndarinna Brita Holmgren. Från hennes brev tillåter vi oss citera följande:

Vi vill alla tacka Er för pengarna Ni skickade till oss. Det finns massor av hål

att stoppa dem i som kan göra barnens fritid både meningsfullare och trevligare. Vi kan bara inte förstå varför Ni sänder så mycket pengar till oss. Finns det någon som har eller har haft anknytning till Myrornas barnhem?

SBK:s ordförande: Att vara eller icke vara. . .

Att vara eller icke vara ordförande i Saléns Båtklubb var min stora fråga i våras. Att inför en så båtunnig samling som inrymmer bland SBK:s medlemmar ställas som ansvarig för klubbens ledning skulle säkert kunnat få en mera båtunnig person än jag att tveka inför beslut.

När jag nu ävenledes bestämt mig för att lämna företaget för att övergå till annan verksamhet, som det så vackert heter, kan jag bara konstatera att jag inte hunnit göra så mycket för klubben som jag hade föresatt mig och hoppats på. Till glädje kan däremot vara att jag förmodligen inte heller hunnit åsamka klubben någon större skada.

Årets seglarperiod har ju varit ömsom vin, ömsom vatten, mest vatten,

som bekant. De flesta har dock tagit det hela som en prövning och 81 medlemmar med familjer har lånat båt under sommaren.

Några större haverier har inte rapporterats, förutom att en utombordsmotor intagit en säker plats på Nämdöfjärdens botten, kanske till glädje för någon framtida djuphavsdykare. De mindre haverier som inträffat har med noggrannhet noterats i loggböckerna, men tyvärr har de i alltför få fall rapporterats vidare till fadder eller nästkommande båtlånare. Detta har fått till följd att en del småfel kvarstått stor del av säsongen. Kanske något att tänka på till kommande säsong. Från motorbåten har de lägsta temperaturerna rapporterats. Där finns nämligen en

värmare monterad. Diskussionerna har gått heta om det inte vore bättre att kasta ut eländet, vilket varmt kan rekommenderas.

Som helhet måste dock sägas att båtarna är i gott skick, särskilt med tanke på hur ofta de hyrs ut. En eloge måste ges till alla dem som vid sidan av faddrarna hjälpt till att "fixa" båtarna.

Slutligen vill jag passa på att tacka medlemmarna som gav mig förtroendet och önskar styrelsen lycka till med det fortsatta arbetet.

Måtte aldrig SBK:s vara eller icke vara bli någon fråga!

Med seglarhälsning
Eva Wenström