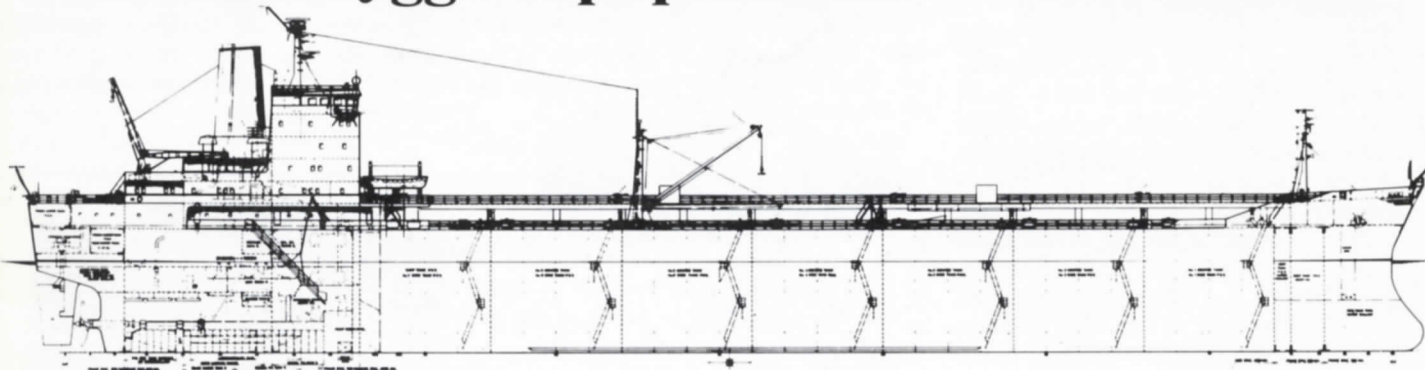


Salén-Nytt

Nr 6 Sept 1975 — Årg. 8

Rekordbygge döpt på Götaverken Finnboda



Nybygge nr 395, en 31.000 tdw produkt-tanker, döptes på Finnboda den 26 september till m/s *Libra*. Fartyget kommer att levereras under november månad till Cherokee Shipping Corporation, Bermuda.

Ett andra fartyg i serien levereras nästa år till samma rederigrupp, Rethymnis & Kulukundis, London. Denna grupp har tidigare även mottagit fyra produkttankers från Götaverken mellan åren 1971 och 1973. Finnbodas konstruktion är en förstoring och modernisering av nämnda tankerserie.

M/S *Libra* har följande huvuddata:

Längd pp	162,5 m
Bredd	25,9 m
Malldjup	15,1 m
Djupgående	11,125 m
Dödvikt	31.000 tons

Fartyget bygges till högsta klass i Lloyd's Register. Huvudmaskineri blir en Burmeister & Wain typ 7K67GF, som utvecklar 13.100 BHP vid ca 145 r.p.m. Servicefart ca 15 knop. Maskinanläggningen inrättas för vaktfri drift.

Lasttankedelen består av 7 centertankar, varav den aktersta är delad till två sloptankar, samt 14 sidotankar. Total tankkubik ca 1.460.000 cbft. Samtliga lasttankar blir epoxymålade.

Fartyget utrustas med fyra turbindrivna lastoljepumpar med en kapacitet vardera om 900 m³/h. För drift av pumparna och för lastvärmning installeras 2 ångpannor typ Babcock och Wilcox om vardera 20 tons/h.

Alla lasttankar förses med värmeslingor samt tankspolningsutrustning. För att minska explosionsrisken installeras en inertgasanläggning varigenom tvättad rök-

gas från pannorna kan ledas till alla lasttankar.

I maskinrummet installeras en avloppsanläggning typ Neptumatic till vilken allt avlopp från toaletter etc ledes. Anläggningen levereras av Salén Vattenvård AB.

Besättning på 33 personer får bostäder i däckshuset akteröver, samtliga i enmanshytter.



M/S Libra döptes av mrs Koula Kulukundis, som på bilden ses tillsammans med fr maken, skeppsredare Stathes Kulukundis, varvschefen Lennart Lindau samt sonen Alexis Kulukundis.

VD har ordet:

Mer än halva 1975 har gått och det bör vara dags att se hur de bedömningar vi gjorde tidigare i år har fallit ut. Det har inte varit sed hos oss att ge detaljerade halvårsrapporter och jag skall här begränsa mig till en kort redovisning av hur vi bedömer utvecklingen för helåret 1975. Vi avser dock ändra detta nästa år och kommer då att lämna ett formellt halvårsresultat.

Vid bolagsstämman var läget sådant att jag — som redovisades i majnumret av Salén-Nytt — inte trodde att rederiernas resultat skulle medge full tackning för planenliga avskrivningar och räntor, men att resultatet likväl skulle bli "uthärdligt". Götaverkens resultat förutsågs vid den tidpunkten bli klart otillfredsställande.

Läget idag ser ljusare ut. Det är troligt att det totala resultatet från rederiverksamheten kommer att väl kunna täcka räntor och planenliga avskrivningar. Detta förklaras framförallt av några vinstgivande fartygsförsäljningar, som har kunnat genomföras trots den kärva marknaden.

För Götaverkens del har utvecklingen under 1975 gått i klart positiv riktning. Förbättringen av dollarkursen kommer, om den håller i sig, att väsentligt reducera det väntade underskottet. Även i övrigt har verksamheten vid de olika enheterna utvecklats tillfredsställande med mindre störningar än tidigare år.

Salén & Wicander kommer även i år att lämna betydande positiva bidrag till koncernens resultat.

Att göra en säker prognos för 1975 är omöjligt med de osäkerhetsmoment som finns, speciellt vad beträffar valutorna.

Som läget ser ut idag borde vi dock för 1975 kunna ha möjligheter att för hela koncernen, inklusive Götaverken, få full tackning för avskrivningar och räntor.

Sture Sjöstrand

San Bruno räddade tre undan strider i Angola

När m/s San Bruno den 26 augusti låg i Mocamedes i Angola efter att ha tagit in last av valkött fick befälhavaren ombord, Lennart Sjöstrand, ett ovanligt problem att ta ställning till. En sydafrikansk diplomat, hans fru och en portugis kom ombord och bad att få följa med fartyget till Kapstaden undan striderna i landet. Detta mötte inget hinder och med sig som däcklast togs även diplomatens stora jakt. Några dagar senare debarkerade de tre mycket lyckliga i Table Bay. "En sak är säker" skriver kapten Sjöstrand i en rapport om händelsen, "de tre kommer nog aldrig att glömma Saléns."

Koncernkonferens på Hook

Under tiden 11–13 september höll Saléninvest den årliga koncernkonferensen på Hooks Herrgård i närheten av Jönköping.

Första dagen ägnades åt analys av koncernens nuvarande och framtida situation, dess struktur etc. Andra dagen hölls föreläsningar och diskussioner kring problematiken arbetslivet och den psykiska hälsan. Närvarande gäster var därvid med. lic. Jan Beskow, Umeå Universitet, docent David Ingvar, Lunds Universitet, docent Lennart Levi, WHO:s Stressforskningslaboratorium, Stockholm, och chefsläkare Åke Sandén, Götaverken.

Konferensens sista dag upptog bl.a. ett föredrag om Svenska Tändsticks Aktiebolaget, STAB, av dess verkställande direktör Rolf Deinoff, som numera också är styrelseledamot i Saléninvest AB.



I anslutning till föreläsningarna hölls paneldiskussion. Under denna togs ovanstående bild av docenterna Ingvar (t.v.) och Levi.

Sea Symphony döpt

Den fjärde 350.000-tonnaren i serien om sju, som beställts vid Kockums av partrederier med Saléns som huvuddelägare, döptes den 27 augusti till Sea Symphony vid en ceremoni vid varvets utrustningskaj. Gudmoder var fru Maj Nydahl, maka till Thore Nydahl, verkställande direktör i J.S.Saba. På bilden ses varvschefen, Nils-Hugo Hallenborg, gratulera gudmodern efter dopet.



Salén & Wicander ökar omsättningen kraftigt

Salén & Wicander har sänt följande delårsrapport till pressen.

Salén & Wicander-gruppen i Saléninvest AB har haft en fortsatt positiv utveckling. Omsättningen ökade första halvåret med 35 procent till 140 mkr. Halvårsresultatet efter avskrivningar och finansiella kostnader ökade till 11 mkr, vilket också är ca 1,2 mkr bättre än budget. Avbeställningar av tankfartygsutrustningar har ännu ej resultatsmässigt påverkat bolagsgruppen, hittills har också orderingång på dessa system väl kompenserat för sådana.

Toyotabilarna har hållit sin marknadsandel även i den ökade svenska bilmark-

naden. Flygfraktutvecklingen i Cargolux är också fortsatt positiv med ytterligare en mindre DC 8 utbytt till en större DC 8-63 F. Nya element i gruppens engagemang inom lasthanteringsområdet har tillkommit och kan väntas få stor betydelse i framtiden. En stor Siwertell cementlossningsanläggning levererades vid halvårs-skiftet till USA.

Tor Line ökar kapaciteten på Nordsjön

I april 1976 sätter Tor Line den ännu odöpta systerfärjan till Tor Britannia i trafik. Det innebär ganska stora förändringar både i trafiken och kapaciteten. Man kommer att gå tre gånger i veckan till Felixstowe, nära London, och en gång till Immingham. Dessutom genomförs två seglingar varje vecka till Amsterdam. Två orsaker ligger bakom kapacitetsökningen. Det är inte bara själva ökningen från 3 till 4 englandsseglingar som är betydelsefull, utan turlistans uppläggning. Skandinaver får en weekendbetonad segling (av den typ som tidigare bara funnits till Amsterdam) med avgång från Göteborg lördag eftermiddag och återkomst måndag eftermiddag.

Även från brittisk sida är förväntningarna stora inför 1976. Nyheten där ligger i en segling från England på fredags-eftermiddagen med möjliga returer både på söndag och måndag.

Bakom kapacitetsökningen ligger det ökade antalet seglingar och de nya större färjorna. Med de nuvarande färjorna, Tor Britannia och Tor Anglia, kan rederiet frakta 3.200 personer i veckan till England. Från april 1976 ligger taket på 5.600 personer. Omräknat på hela högsäsongen, de 13 veckorna juni-augusti, ökar kapaciteten från 41.600 1975 till 72.800 personer 1976 bara från Sverige till England! Den stora ökningen beror på att 90 av de 150 tvåbäddshytterna i Tor Britannia byggs om så att de kan utnyttjas som 4-bäddshytter och att systerfartyget redan från början utrustas på samma sätt. Detta ökar passagerarantalet från 1.234 till 1.416 i bädd per segling. Men fortfarande kommer det att vara möjligt att boka dessa hytter som tvåmanshytter utan minskad komfort.

Fullbelagt men ändå rymligt ombord

Anledningen till beslutet om tillbyggnad av tvåbäddshytterna är erfarenheterna från sommaren 1975. Den ökade kapaciteten behövs för att täcka behovet. Dessutom har det visat sig att även när fartyget är fullbelagt uppstår det ingen direkt trängsel ombord. De allmänna utrymmena, restaurang, självservering, barer etc är rejält tilltagna.

90.000 passagerare på tre månader i Tor Britannia

Chefen för den totala passagerarverksamheten, Lars Wikander, bekräftar att satsningen på Tor Britannia blivit en framgång.

Utnyttjandegraden på linjen Göteborg-Felixstowe-Göteborg var under juli 88% vilket ger ett genomsnitt av 1.050

Personnytt

Som ny landpersonalchef i Salénrederierna AB har från och med den 13 oktober 1975 anställts *Lars-Ove Åkesson*. Åkesson kommer närmast från PARådet där han varit verksam som intendent i "Gruppen för urval av högre chefer". Dessförinnan var han central personalchef på Electrolux.



Lars-Ove Åkesson

Ny medarbetare på Salénrederiernas informationsavdelning från den 25 augusti är *Stefan Ryott* DIHR. Han kommer närmast från trafikavdelningen vid Salén Reefer Services.



Stefan Ryott

Till ny chef för Götaverken Sölvesborg AB har utsetts tidigare personalchefen vid Götaverken Arendal, *Hans Pernälv*.



Hans Pernälv

Dödsfall

Styrman *Pentti Ikäheimonen* avled den 14 juli efter en längre tids sjukdom. Han var född i Koivisto, Finland, 1924, och tjänstgjorde som styrman i ett flertal av Salénrederiernas fartyg under åren 1961-1974.



Pentti Ikäheimonen

passagerare per segling. En så hög belägningsgrad har kunnat genomföras tack vare databokningssystemet TOPAS, som Tor Line införde våren 1975. Från Tor Britannias leverans i slutet av maj t.o.m. augusti har över 90.000 personer rest med fartyget.

Restider och hamnuppehåll skärs ned

För närvarande tar resan Göteborg-Felixstowe exakt ett dygn. Den korta överseglingstiden möjliggörs av Tor Britannias resurser på 24,5 knop i servicefart. När den nya tidtabellen träder i kraft

i samband med leveransen av systerfartyget pressas överfartstiderna generellt ner med en halvtimme. Det betyder 23,5 timmar till Felixstowe och 21 timmar till Amsterdam. Tiderna i hamn skärs ned med en halvtimme till tre timmar.

Även lastkapaciteten växer

Tor Britannia och hennes systerfartyg är kombinerade passagerar- och fraktfärjor, vardera med plats för 780 längdmeter last. Det är i synnerhet rullande last som går med dessa färjor, d.v.s. lastbilar och trailers.

Fraktmarknaden

Kyl

Efter den senaste tidens svaga marknad kan man nu ånyo skönja en ökad aktivitet med därtill hörande högre frakter.

Under augusti månad förelåg vissa problem att sysselsätta tonnaget och några få fartyg lades upp i avvaktan på en uppgång. Denna tendens kvarstod fram till mitten av september.

För närvarande undersöks bästa möjligheterna att snabbt igångsätta det upplagda tonnaget.

Bananmarknaden har förbättrats vilket resulterar i större kvantiteter under våra olika kontrakt. Samtidigt börjar fruktexporten till mellanöstern-området att komma igång i stor skala.

Avtal har slutits med japanska importörer för grapefrukt från Florida till Japan och första lastningen äger rum i slutet av oktober. Transportavtalen för 1976 med United Brands har också förlängts liksom med Castle & Cook för bananer från Central-Amerika till Los Angeles. Så långt som vi nu kan överblicka kommer inga större problem att uppstå under återstoden av detta år att på ett relativt acceptabelt sätt kunna sysselsätta kylflottan.

Tank

Den väntade prishöjningen på olja av OPEC-länderna per den 1 oktober resulterade i stor aktivitet på tankmarknaden under slutet av augusti. VLCC fraktades i detta läge till frakter mellan WS 35 och 38,5. Totalt fraktades nära 8 milj. tdw under hela augusti och för första gången på länge gick det inte att uppbringa några spot prompta VLCC i Persiska viken.

Tyvärr har befraktningsaktiviteten svalnat betydligt sedan dess, oljebolagen har fått stömsvårigheter för septemberlastning och den tidigare svaga optimismen för fartyg som kunde lasta i Persiska viken inom september har falnat avsevärt – för närvarande ligger ca 4 milj. tdw tanktonnage ofraktat i Persiska viken.

Våra 80.000-tonnare sysselsätts alltså jämt i Atlant- och Medelhavsfart. Även för laster från Nord- och Västafrika gör sig dock stömsvårigheterna märkbara. Vi fraktade dessförinnan vårt långtids-chartrade fartyg Virginia Lily med full last från Nigeria till Italien till WS 62,5.

En viss aktivitet har noterats på timechartersidan – en 87.000 tons motortanker har fraktats på 5 års charter till en genomsnittshyra på \$ 2,35 och liknande avslut är att vänta. Två oljebolag söker tonnage om 40/60.000 tdw på 3/5/7 års charter, men hyresnivån är långt ifrån tillräcklig för att låta våra upplagda motorfartyg segla igen.

Torrlast

Fraktmarknaden har inte förändrats i någon större utsträckning sedan förra rapporten. Det förefaller dock som om botten nåddes i augusti och man kan se en svag förbättring. Framförallt märks det kanske på större storlekar, 50.000 ton och uppåt, som nu får bättre betalt på timecharter både på kortare och längre perioder.

Förhållandena inom stålindustrin har inte ändrats och så länge det nuvarande tillståndet fortsätter kan man inte räkna med någon avsevärd förbättring av fraktmarknaden.

Bunkers

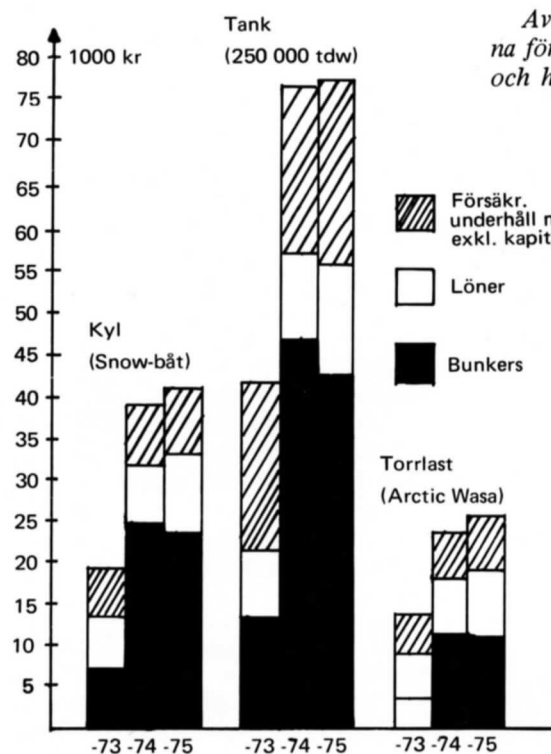
Lågkonjunkturen, de höga priserna och det rekordvarma vädret har minskat oljekonsumtionen i EG med 4–5 procent jämfört med 1974. Råoljelagren har sedan lång tid varit fyllda och av både taktiska skäl och rådande omständigheter har raffinaderierna minskat produktionen till i många fall hälften av kapaciteten. Vanligtvis brukar man i NV Europa möta vintersäsongen med väl fyllda produktlager, men i år har nivån hållits nere så att känslan av att vi skulle kunna hamna i krissituation inte är helt obefogad. Detta har av naturliga skäl blivit orsaken till att priset på gasoil och marine diesel stigit trots att det varken råder brist på råolja eller produktionskapacitet. Under 1974 pekade priskurvan ständigt nedåt på grund av överproduktion och obalans mellan sortimenten. I år har man alltså

genom lämplig planering fått kurvan att gå uppåt, åtminstone temporärt. Ett stort utbud av bränsle från Ryssland, som uppenbarligen behöver betalningsmedel för att täcka spannmålsimporten, har dock dämpat uppgången.

Prisutvecklingen på 1500 sec. RW 1 har däremot inte följt vad som ovan sagts om destillaten. Uppenbarligen har man haft, och har i skrivande stund i än högre grad, överskott på högsavlig tjockolja, som inte kan säljas ut i önskvärd mängd, bland annat beroende på det stora antalet upplagda fartyg och tankers som går med reducerad fart. Det är nu risk att obalansen mellan de olika produkterna kan komma tillbaka och medföra att priset på lätta oljor går upp om vintern blir kall.

På den politiska arenan i mellersta östern är nu läget så stabilt att man kan se fram mot en lugn utveckling. Inom OPEC verkade starka krafter för en frysning av råoljepriset t v men utan större framgång trots dollarns stärkta ställning och minskad efterfrågan. Det kan synas oklokt att höja under en ekonomisk stagnationsperiod i världen och resultatet kan bara bli ett: en mindre förbrukning och större utrymme och intresse för utveckling av alternativa energikällor.

På grund av överproduktionen på marinmarknaden under året har vi haft en relativt jämn prisnivå med nedåtgående trend trots inflation. En obegränsad tillgång på crude, som sannolikt kommer att rabatteras ytterligare, överkapacitet på raffinaderisidan och fortsatt lågkonjunktur pekar på att drivmedlen till våra fartyg inte blir dyrare nästa år.



Av diagrammet framgår hur kostnader för bunkers sköt i höjden under 1974 och hur de beräknas sjunka under 1975.

SRS slår skeppningsrekord



Skeppningarna av Sunkist apelsiner, citroner och grapefrukt med SRS:s fartyg från Long Beach kommer att bli rekordstora detta år – sannolikt blir det fråga om över 18 miljoner lådor före säsongens slut. När m/s Snow Crystal nyligen lastade i Long Beach togs den 16.500.000:e lådan citrus ombord och det gav Erik Baur, chefen för Salén Shipping Agencies i Long Beach, anledning att slå lite extra

på reklamtrumman med pressammandragning och bankett. På bilden ser vi Erik Bauer t.v., i mitten fartygets befälhavare Göte Williamsson och t.h. H.E. Ridings från hamnmyndigheterna. Vid tillfället överlämnades en minnesplakett till Sunkist och en till SRS. Den senare plaketten, som överlämnades till SRS-chefen C.-H. Zethelius, sitter nu på hedersplats på SRS och kan beskådas av intresserade.

Utmärkelser till tre Salén-fartyg

Tre Salén-fartyg har tilldelats utmärkelser av det amerikanska sjöräddningsorganet Amver (Automated Mutual-assistance Vessel Rescue System). De tre belönade fartygen är

m/s Atitlan
m/s Snow Land och
m/s Husarö,

vilka erhållit Amvers certifikat och vimpel som erkänsla för att fartygen under 1974 medverkat i organets säkerhetstjänst i minst 128 dagar. Utmärkelserna överlämnades nyligen vid en ceremoni i Malmö, där fartygen representerades av Lars-Eric Cronberg.

Datastyrd sjöräddning

Åtskilliga tusen handelsfartyg befinner sig samtidigt på resa ute på världshaven. Dessa fartyg har bevisligen möjlighet att snabbt kunna infinna sig på platsen för en sjöolycka, vilket är nödvändigt i en nödsituation. Ändamålet med Amver, som leds av USA:s kustbevakning, är att åstadkomma högsta möjliga effektivitet genom att samordna närbelägna handelsfartygs insatser för att rädda liv och egendom.



Fartyg av alla nationer uppmanas att rapportera avgångstid från hamn, avsedd seglingsroute och därefter regelbundna positionsuppgifter via samverkande radiostationer till Amver-centralen på Governors Island, New York. Informationerna matas där in i en datamaskin som kontinuerligt under hela resan räknar fram fartygens lägen enligt död räkning baserad på färskaste informationer. När ett till verksamheten anslutet Rescue Center i något land får kännedom om att ett fartyg befinner sig i nöd till sjöss, uppmanas centralen att införskaffa en databehandlad uppgift om fartyg som kan befinna sig i närheten av olycksplatsen och som kan vara lämpade att ge hjälp. Framtagna positionsuppgifter är endast tillgängliga i sammanhang som berör säkerhet till sjöss.

Samarbete Götaverken-Appledore

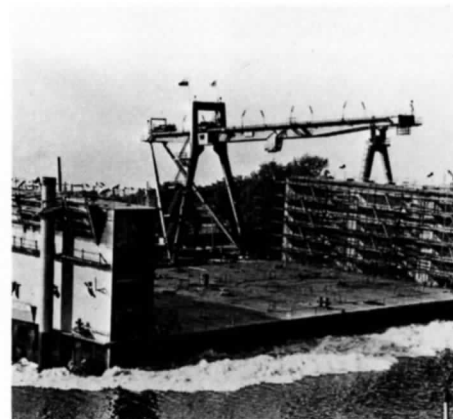
Götaverken har tecknat avtal med den engelska konsultfirman A & P Appledore om samarbete ifråga om anläggning av varv m.m.

A & P Appledore, som har cirka 100 anställda, arbetar med projekt för och planläggning av varv, erbjuder sig att leda anläggningsarbeten för varv, att utbilda personal osv. Man arbetar också med fartygskonstruktioner, som mäklare m.m. Firman har ansvarat för flera varvsanläggningar i Storbritannien, men har också byggt t.ex. det stora Hayundaivarvet i Syd-Korea.

Tanken är att Götaverken och A & P Appledore tillsammans skall kunna åta sig mycket stora uppdrag, där man kan dra nytta av de erfarenheter som finns bl.a. från anläggningen av det nya City-varvet.

Ny flytdocka på Götaverken

Den imponerande femte sektionen av Götaverkens nya flytdocka – världens största kassundocka i stål – fick representera hela dockan vid en sjösättningsceremoni vid det polska reparationsvarvet i Gdansk, där docksektionerna byggs och sammanfogas. Enbart stålkonstruktionen, som slukar 24.000 ton stål, kostar ca 80 miljoner kr. En motsvarande beställning i dag beräknas gå på 140 miljoner kr.



Sektion fem går i sjön.

Den 302,5 m långa dockan får en lyftkapacitet på 55.000 ton och kan docka fartyg på upp till 200.000 tdw. De åtta sektionerna svetsas ihop i två block om sex resp. två sektioner, som anländer till Göteborg i januari resp. juni 1976.

Familjedag på Finnboda med 1500 besökare



Familjen Raimo Nyström besöker rörverkstan.



Götaverken Finnboda bjöd alla besökare på Chiquita-bananer.



Sven Assarsson, arbetsledare i plåtverkstan, visar dottern Britt-Louise, Per Jansson och Boris Engström hur man sköter den s.k. telorexbrännarmaskinen.



Finnbodas läkare Björn Lenke gav sig tid att både demonstrera hälsocentralen och ge minikonsultationer till de tillfälliga besökarna.



82-årige mjölnären Julius Berg, i 33 år verksam i KF:s kvarn invid varvet, fick äntligen tillfälle att studera Finnboda på nära håll.



Ann-Christine Roosen, kassörska på Finnboda, med väninnan Monica Kamiyasu och hennes dotter Miho.

Saléns pensionärer besökte Arendal

Den 15 september var det åter dags för Salénrederiernas pensionärer att samlas till den årliga träffen, som denna gång hade förlagts till Göteborg och Göta- verken Arendal. Från hela landet kom drygt 50-talet pensionärer resande till sjöfartsmetropolen — ett flertal med chartrad buss från Stockholm.

Programmet inleddes med en rund- vandring i Arken, Götaverkens underbara personalbyggnad vid Arendalsvarvet, där gästerna togs om hand av en rad göta- verkare. Hans Svensson gav en återblick på Götaverkens historia och berättade även om dagens situation. Stig A. Jönsson, personalchef på Götaverken Motor, presenterade Arken, dess tillkomst och användning. Under rundvandringen bi- trädde Rolf Kullbratt och Jack Nedby, anläggningens intendent.

En rundtur på Arendalsvarvet med Weimar Jonasson och Bertil Jungersten i spetsen uppskattades i hög grad. Varvsan- läggningarna imponerade, kanske speciellt på dem som varit borta från arbetslivet till sjöss några år. Varvsbesöket avslutades med en god lunch i den vackert belägna matsalen. På hemväg till hotellet var en kort, guidad rundtur i Göteborg anord- nad.

Dagen avslutades med rundvandring och gemensam middag på Nya Älvsborgs Fästning, dit färden företogs i skönaste kvällssol. Aftonen förflöt i den allra bästa stämning med en myckenhet av sång, tal och historier. Vid midnatt gick färden åter till fastlandet, där sedan de flesta skildes åt efter en i allas mening trevlig samvaro.



Stig A. Jönsson från Götaverken hörde till talarna på Nya Älvsborg. T.v. om honom sitter Aina Hamberg och t.h. Inga-Lill Timm.



Saléns pensionärer samlade framför Arken.



Anders Arvidsson och Johan Widgren hade mycket att säga varandra.



Alla var imponerade av Arken. Här ses fr.v. Bengt Isberg, Emil L. Nilsson och Albert E. Persson, 89 år.



Folke Hansson underhöll med sång.

Shippinggolf

Årets upplaga av den traditionella shippinggolfen spelades den 15 september i underbart sommarväder på Wermdö golfbana. Deltagarantalet var i år 90, vilket var nytt rekord, och bland deltagarna fanns ganska många salénare, som försvarade våra färger med den äran.

Damklassen vanns av Viveca Stadler, Salén Reefer Services, och som god tvåa kom Margareta Sverring, Salénrederierna.

I herrklassen vann Christer Olsson, Broströms, och som tvåa resp. trea placerade sig salénarna Olov Forsell och Björn Stenberg.



Olov Forsell i aktion.

Viveca Stadler belönas för sin fina insats av Stig Bergstrand.

En stor salénare och fyra små



När t/t Sea Symphony i början av september gick på provtur från Kockums passade restaurangchef Hans Bjuggfält på Hamnpaviljongen i Malmö på att ta en bild av fartyget. I förgrunden råkade restaurangens fyra Toyota-bilar befinna sig – om det var en ren tillfällighet eller ett påpassligt PR-arrangemang av Toyotas framgångsrika återförsäljare i Malmö, Bilhallen AB, är oss inte bekant. Att Toyota-bilarna är högst populära på restaurang Hamnpaviljongen vågar vi emellertid förmoda.

Saléns Båtklubb

Saléns mycket aktiva båtklubb har bland klubbens många medlemmar utlyst en foto- och filmtävling, som man nu ivrigt väntar på bidrag till. Motiven skall vara hämtade från seglingsmiljö och omfattar antingen svartvitt eller färg.

Bidragen skall sändas till:

Stefan Ryott
Salénrederierna AB
Box 14018
104 40 Stockholm

och vara Ryott tillhanda senast måndagen den 10 november. Filmer skall insändas väl skyddade och med tydligt angivande av vart de kan returneras (helst hemadressen). Vad beträffar fototävlingen vill Båtklubbens jury endast ha papperskopior, som ej behöver returneras efter bedömning.

Klubbens standert finns nu att köpa till ett pris av 23 kronor. Den som är intresserad kan kontakta någon i klubbens styrelse.

Möte i Wyoming

Salén-Nytt trycks vid varje utgivningstillfälle i cirka 6.500 exemplar, som i huvudsak sänds till anställda i fartygen och på land. En del av upplagan når även f.d. anställda, som därigenom kan hålla sig underrättade om vad som händer inom företaget. En av dessa heter Rolf Malmqvist, som under åren 1943–1950 arbetade på Salénrederiernas bokföring och sedermera hos Torsten Lord på inköpsavdelningen. 1954 emigrerade han till USA, där han nu är välbeställd oljehandlare i staden Casper, Wyoming.



I somras hade Rolf Malmqvist kärt besök i USA av sin gamle arbetskamrat Lasse Nordquist, Sven Salén AB, och vid det tillfället togs den bild, som vi visar ovan.

Salén-Nytt

Box 14018
S-104 40 Stockholm 14
Tel. 08/63 55 60
Ansv. utg.: Sven H. Salén
Red.: Gösta Ekeström