

Salén-Nytt

Salén News No 5 1978



VD har ordet: Ett avtal som ger framtidstro

Den djupgående krisen inom sjöfartsnäringsen sedan 1973/74 har allvarligt drabbat Saléns. Våra förluster har under de senaste åren varit betydande. Salénflottans marknadsvärde har under de senaste fem åren sjunkit med ca 2 miljarder kronor. Om reserverna inte varit så stora hade koncernens ställning i dag varit kritisk. Föreliggande prognoser pekar på att en återhämtning inte är att vänta förrän 1980/81.

I den rådande situationen har företagets alternativ för att säkra en fortlevnad varit att genomföra drastiska nedskärningar av verksamheten eller att söka senarelägga amorteringar för att få resurser att övervintra i avvaktan på den marknadsuppgång som rimligen bör komma.

Det avtal som sammanfattas här bredvid och, då denna ledare skrivs, i sina detaljer diskuteras med staten, är under rådande omständigheter en tillfredsställande lösning för Saléns. Vi får möjlighet att i stort sett behålla våra engagemang på de områden som är särskilt intressanta. Vi får möjlighet att utan stor oro för den närmaste framtiden arbeta på att göra företaget starkt och konkurrenskraftigt på lång sikt.

Det kreditstöd som vi erhållit innebär dock inte att vi kan slå oss till ro och invänta en vändning i fraktmarknaden. Det är i stället en utmaning till oss alla. Stödet utgår nämligen i form av lån som skall återbetalas och som drar räntor. Kan vi inte minska utgifterna och öka inkomsterna klarar vi inte av framtiden på egen hand. De diskussioner som förevarit sedan avtalet slutförhandlats har gett mig en stark känsla av att alla vill att vi skall överleva av egen kraft.

Vi behöver nu på alla nivåer, såväl i land som till sjöss, arbeta för att förbättra företagets resultat. Vid den koncernkonferens som hölls i slutet av

september i Stockholm föreslogs ett handlingsprogram med målsättningen att för 1980 förbättra budgeten med ca 75 mkr och för åren 1981/82 söka uppnå en årlig förbättring om ca 100 mkr. Målen kan vid en första anblick förefalla högt ställda. Diskussioner på olika nivåer i företaget och med facket har dock visat att de är helt genomförbara. Beslut har därför tagits om att arbeta efter denna målsättning.

Förbättringarna skall vi uppnå utan att förändra nu gällande marknadsantaganden. Medlet skall i stället vara ökade intäkter genom bättre affärer, som skapas av ett intensivt arbete och nya idéer, samt kostnadsänkningar. Vissa fartygsförsäljningar kommer att bli nödvändiga. Det är möjligt att vi måste krympa landorganisationen för att anpassa oss till den minskade verksamheten. Trots vår ansträngda situation finns dock samtidigt betydande utrymme för nya investeringar på områden som bedömes lönsamma.

På senare tid har en del tecken kunnat noteras som ger anledning till viss optimism. Marknaden för såväl tank som bulk har förbättrats även om man ännu inte vågar hoppas på en bestående förbättring. Förhandlingar med de ombordanställdas organisationer tyder på att vi kan komma att uppnå kostnadsbesparingar på de svenska fartygen.

De närmaste åren kommer att bli mycket arbetssamma för alla inom Saléns. Hur väl vi skall lyckas i vår målsättning beror på var och ens insats. Det är nu vi måste visa att det kunnande och arbete som gjort Saléns till vad det är i dag, också skall kunna ta företaget ur den rådande krissituationen.

Sten-Sture Bülow

Huvuddrag i avtalet staten/Saléninvest

Saléns åtaganden

- Saléns avstår från omfattande avveckling av sin svenskbaserade verksamhet. Företagets ledning och administration stannar i Sverige.
- Saléns investeringar får ej överstiga de planerade avskrivningarna (ca 150 mkr/år).
- Saléns har rätt att sälja kylfartyg i takt med nyleveranser, dock skall alltid 8–10 fartyg segla under svensk flagg.
- Tankdivisionen behåller återstående fem ULCC-fartyg (355.000 tdw).
- Torrlastrederiet behåller nuvarande svenska fartyg utom två.

Statens åtaganden

- Staten medverkar till att Saléns erhåller betalningsanstånd på statsgaranterade varvskrediter t o m 1981.
- Därutöver anslår staten som soliditets- och likviditetsstöd upp till 200 mkr i räntebärande villkorslån.
- Statens åtaganden syftar till att inom givna ramar garantera Saléns en likviditet om 125 mkr och ett eget kapital om 150 mkr.

Avtalet gäller t o m utgången av 1982. Vid väsentligt ändrade förutsättningar har båda parter rätt påkalla justering av avtalet.

Omslagsbilden

På uppdrag av Rederi AB Zenit utför Salén Technologies (Saltech) nybyggnadskontroll på totalt 14 fartyg, som Zenit bygger vid Arendalsvarvet, Eriksbergs Mek. Verkstad och Öresundsvarvet. Bilden visar inspektör Sten-Sture Bülow från Saltech och förman Jonni Sliden från Eriksberg vid kontroll av insvetsade tankmarkeringar på Eriksbergs nybygge nr 708.

Mer om Saltech på sid. 6.



Cover picture

Salén Technologies (Saltech) maintains newbuilding supervision of a total of 14 ships which are being built by yards of the Swedyard Group. The front picture shows Superintendent Sten-Sture Bülow, Saltech, and Foreman Jonni Sliden performing inspection on newbuilding nr 708 at the Eriksberg yard. For further information about Saltech, please turn to page 6.

Sture Ödner: Agreement Gives Faith in the Future

The far-reaching crisis in shipping since 1973/74 has seriously affected Salén. Our losses in recent years have been substantial. During the past five years, the market value of the Salén fleet has declined by about Skr 2 billion (\$ 440 m.) If our reserves had not been so large, our situation today would have been critical. Current forecasts indicate that no recovery can be expected before 1980/81.

In the present situation, the Company's alternatives for assuring its survival have been: To drastically cut back its operations,

or
To try to postpone debt payments in order to obtain the resources with which to weather the storm pending the upswing in the market that should reasonably be expected.

The agreement with the Swedish Government which is summarized in an adjoining column and which, at the time this editorial was written, was being discussed in detail with the Government, is a satisfactory solution for Salén. We obtain the opportunity to largely maintain our involvement in areas of operation that are particularly attractive. We will have opportunity to concentrate on making the Company strong and competitive over the long term, without worries about the immediate future.

The credit support that we have received does not mean, however, that we can relax and wait for an upturn in the freight market. Rather, it is a challenge to us all. The support is in the form of a loan that has to be repaid, and on which we are paying interest. If we cannot reduce expenses and increase income, we will not be able to cope with the future on our own. The discussions that have taken place since the agreement was finalized have given me the strong conviction that everyone wants us to survive through our own efforts.

At all levels of our operations, ashore as well as aboard our ships, we must now work to improve the Company's financial results. At the Group conference held in Stockholm at the

end of September, we proposed an action program with the objective of improving the budget by about Skr 75 million in 1980, and for the years 1981/82, to try and reach a yearly improvement of about Skr 100 million. At first sight, it may seem that these objectives are set too high. Discussions at different levels in the company and with the unions, however, have shown that they are completely obtainable. The decision has therefore been made to work towards these objectives.

We are going to try to achieve these improvements without altering our existing market assumptions. Instead, the means we will use will be higher revenues resulting from better business that is created by intensive work and new ideas, as well as cost reductions. Some sales of ships will be necessary. It is possible that we will have to reduce our land-based organization in order to adjust to the lower scale of operations. Despite our tight financial situation, there is at the same time, however, room for new investments in areas that are judged to be profitable.

Recently it has been possible to note a few signs that provide a basis for some optimism. The market for both tankers and bulk carriers has improved, although we do not yet dare hope for a sustained improvement. Negotiations with the organizations representing shipboard personnel indicate that we can achieve some cost savings in the operation of our Swedish ships.

The years immediately ahead will involve a great deal of work for all within Salén. How well we succeed in reaching our objective thus depends on the performance of each and everyone of us. Now is the time when we must demonstrate that the know-how and work that made the Company what it is today will also be able to lift us out of the present crisis situation.

Sture Ödner

Main points in the agreement

Commitments by Salén

- Salén will refrain from large-scale reduction of its Swedish-based shipping operations. The management and administration of the company shall remain in Sweden.
- Salén's maximum investments shall not exceed planned depreciation (approximately Skr 150 million per year).
- Salén has the right to sell reefer ships at the same rate that deliveries of new ships are received; however, eight to ten ships must be sailing under Swedish flag at all times.
- The Tanker Division will retain the remaining five ULCC vessels (355,000 dwt).
- The Dry Cargo Division will retain all its ships sailing under Swedish flag except two.

Commitments by the Swedish Government

- The Swedish Government will assist Salén in obtaining a moratorium on payments of Government guaranteed shipyard credits up to and including 1981.
- In support of the Company's solidity and liquidity, the Swedish Government will provide a maximum of Skr 200 million in interest-bearing conditional loans.
- The commitments made by the Swedish Government aim at guaranteeing Salén, within certain limits, a liquidity of Skr 125 million and shareholders' equity of Skr 150 million.

Period covered by the agreement

- The agreement is valid up to and including the last day of 1982. In the event of significantly changed conditions, either party has the right to request amendment of the agreement.

Koncernkonferens

Saléns årliga koncernkonferens var i år förlagd till huvudkontorets lokaler på Norrlandsgatan under tiden 28–29 september. Ett 60-tal representanter för olika koncernbolag samt särskilt inbjudna föreläsare och gäster deltog.

Första dagen ägnades åt redogörelser för nuläget och utveckling av rederiverksamheten inom koncernen och under andra dagens förmiddag låg tonvikten vid nuläge och utveckling för övriga verksamheter.

Koncernkonferensen avslutades med en paneldebatt under mottot "Företag i kris".

Group Conference

The Saléninvest Group annual conference was held in Stockholm on the 28th–29th September. The current situation and future development were the main subjects discussed during the conference. In addition to the management a number of representatives for the Swedish industry took part.



I panelen vid Saléns koncernkonferens satt fr v Curt-Steffan Giesecke, Trygg Hansa, Sven-Uno Brattnäs, SIF, Sven H. Salén, Sven-Ivan Sundqvist, Dagens Nyheter, Sture Ödner och Ove Sundberg, KemaNobel.

Halvårsrapport 1978

Saléninvestkoncernens omsättning uppgick under första halvåret 1978 till 1.158 mkr. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till —62 mkr, jämfört med —33 mkr motsvarande period 1977. Försämringen kan huvudsakligen hänföras till ökade räntekostnader.

Liksom 1977 orsakades förlusten främst av den fortsatt svaga tankmarknaden, som medförde att uppläggningen av tanktonnage i världen ökade från 35 milj tdw till 46 milj tdw under perioden. Vid halvårsskiftet var sju av koncernens elva hel- och delägda tankfartyg upplagda.

Kyldivisionens resultat för första halvåret var fortsatt gott. Torrlastmarknaden förbättrades under våren från en mycket låg nivå, vilket dock ej hann få någon större inverkan på halvårsresultatet.

Tor Lines resultat var i stort sett oförändrat med en positiv utveckling för passagerartrafiken och en försämring för fraktrafiken till följd av ökad konkurrens på Nordsjön.

Salén & Wicander och Toyota Autoimport visade försämrade resultat. För Salén & Wicander berodde detta främst på den minskade faktureringen av marin utrustning till fartygsnybyggen, medan Toyota påverkades av den svaga bilmarknaden i Sverige.

Den uppgående marknaden medförde att borrhplattformsverksamheten i Salén Energy gav ett förbättrat resultat. Kostnaderna för oljepropektering minskade.

Sabagruppen, i vilken Saléninvest har ett 40-procentigt ägarintresse, visade ett försämrat resultat jämfört med föregående år på grund av den svenska konsumtionsnedgången. Halvårsresultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till 12 mkr, jämfört med 29 mkr första halvåret 1977.

Fartygsflottan

Under första halvåret försålde kylfartygen Antilope och Ariel, byggda 1964, samt Arawak, byggt 1965, samtliga om ca 375.000 kubikfot. Dessutom försålde bulkfartyget Adriatic Wasa, 59.810 tdw, byggt 1977.

Bulkfartyget English Wasa, 59.807 tdw, som levererades under första halvåret, har försålts efter halvårsskiftet, liksom bulkfartyget Scottish Wasa (tidigare Scandic Wasa), 20.280 tdw, byggt 1963. Bulkfartyget Pacific Wasa, 68.820 tdw, byggt 1972, överfördes under första halvåret till dotterbolag i England.

Investeringar och likviditet

Under första halvåret uppgick koncernens bruttoinvesteringar till 108 mkr, fördelade på fartyg 59 mkr, fastighet 35 mkr samt övrigt 14 mkr.

Vid ett varv i USA beställdes en oljeborrhplattform för ca 35 mkr med leverans vid årsskiftet 1978/79. I plattformen har Saléninvestkoncernen ett ägarintresse om 75 %.

Försäljningen till Domänverket av koncernens fastighetsinnehav på Ven slutfördes under första halvåret. Dessutom försålde 330.000 aktier i Kockums AB. Sedan ytterligare försäljningar genomförts efter halvårsskiftet uppgår det återstående innehavet till ca 100.000 aktier.

Utöver finansieringen av den nya kontorsfastigheten upptogs under första halvåret långfristiga lån om 61 mkr samt medelfristiga lån om 27 mkr.

Koncernens likvida medel inkl kortfristiga placeringar uppgick vid halvårsskiftet till 229 mkr (vid årsskiftet 306 mkr). Härutöver förfogade koncernen vid halvårsskiftet över outnyttjade krediter om 93 mkr samt statliga kreditgarantier om 207 mkr.

Prognos för 1978

Kyldivisionens resultat väntas bli något försvagat jämfört med 1977. För tankdivisionen innebär den förbättrade marknaden från halvårsskiftet en viss resultatförbättring. Torrlastdivisionens resultat väntas bli förbättrat jämfört med 1977, dels till följd av marknadsuppgången, dels till följd av att vissa förlustbringande hyresavtal och fartygsengagemang avvecklats, vilket dock medfört engångskostnader.

Bortsett från en betydande förbättring för borrhplattformsverksamheten i Salén Energy väntas övriga resultatenheter ge i stort sett oförändrat resultat jämfört med 1977.

Koncernens resultat för 1978 efter finansnetto men före extraordinära poster väntas bli något förbättrat jämfört med 1977. Eventuell försäljning av tankfartyg kommer dock att medföra en belastning på resultatet.

Stockholm den 30 aug. 1978

Sture Ödner

Iskonferens i Luleå

Vid en internationell iskonferens i Luleå den 7—9 augusti, organiserad av International Association for Hydraulic Research tillsammans med Luleå Tekniska Högskola, deltog drygt 200 deltagare från Sverige, Norge, Danmark, Finland, Japan, USA, Kanada, Ryssland och Schweiz.

Forskningen om isens fysiska egenskaper bedrivs främst i USA, Kanada och Ryssland. Ökad kännedom om isens fysiska egenskaper är väsentlig vid konstruktion av framtida fartygstyper.

Drygt 70 föredrag hölls under konferensen, varav ett par vände sig direkt till sjöfartsintressenter med information om de senaste rönen rörande isbrytning för kommersiell sjöfart.

Med tanke på de aktiviteter och intressen som Salénkoncernen har inom områden med isbelagda vatten bevakades konferensen av representanter från företaget.

Vid en utställning i samband med konferensen, "Ice navigation", deltog Saléns med presentation av några av företagets aktiviteter inom området isfart.

Koncernresultaträkning

(milj kr)

	Första halvåret 1978	Första halvåret 1977	Helåret 1977
Omsättning	1.158	1.048	2.035
Rörelsens kostnader	—1.098	— 983	—1.968
Rörelseresultat före avskrivningar	60	65	67
Avskrivningar enligt plan	— 90	— 86	— 208
Resultat vid försäljning av fartyg	59	4	21
Rörelseresultat	29	17	120
Finansiella intäkter	13	17	31
Finansiella kostnader	— 102	— 65	— 157
Kursdifferenser	— 8	— 13	— 9
Resultat efter finansiella poster	— 68	— 78	— 255
Extraordinära poster	6	45	45
Resultat före bokslutsdisp. och skatt	— 62	— 33	— 210

Group Interim Report

Sales of the Saléninvest Group during the first six months of 1978 amounted to Skr 1,158 million. The Group reported a loss before special adjustments and taxes of Skr 62 million for the period, compared with a loss of Skr 33 million during the first six months of 1977. The decline can mainly be attributed to increased interest costs.

As in 1977, the losses incurred were largely due to the continued weak tanker market, which caused an increase in lay-up of the world tanker tonnage from 35 million dwt to 46 million dwt. At the end of June, seven of the Group's eleven wholly or part-owned tankers were laid up.

Operating income of the Reefer Division for the first half of the year continued to be good. The dry cargo market improved during the spring from a very low level, but this improvement had little effect upon income for the period.

Tor Line's operating income was basically unchanged. Passenger traffic development was positive while cargo traffic declined as a result of the increased North Sea competition.

Lower earnings were reported by Salén & Wicander and Toyota Autoimport. For Salén & Wicander this was largely due to the declining sales of marine equipment for newbuildings while Toyota was affected by the weak automobile market in Sweden.

The oil drilling platform operations within Salén Energy yielded an improved income as a result of the rising market. Oil exploration costs declined.

The Saba Group, in which Saléninvest has a 40 percent interest, reported a lower income compared to the previous year, as a result of the decline in Swedish consumer demand. Operating income before special adjustments and taxes totalled Skr 12 million, compared to Skr 29 million during the first half of 1977.

Group Fleet

The reefer vessels Antilope and Ariel, built in 1964, and Arawak, built in 1965, each of approximately 375,000 cubic feet, were sold during the first half of the year. The 59,810 dwt bulk carrier Adriatic Wasa, built in 1977, was also sold.

The bulk carrier English Wasa, 59,807 dwt, which was delivered during the first half of the year, was sold after the end of the period, as was the bulk carrier Scottish Wasa (previously Scandic Wasa), 20,280 dwt, built in 1963. The bulk carrier Pacific Wasa, 68,820 dwt, built in

1972, was transferred to a British subsidiary during the first half of the year.

Investments and Liquidity

Gross investments of the Group during the first half of 1978 amounted to Skr 108 million, distributed as follows: ships Skr 59 m, office building Skr 35 m, other Skr 14 m.

An oil drilling platform with a contract value of about Skr 35 million was ordered from a U.S. shipyard. Saléninvest holds a 75 percent interest in the platform which is scheduled for delivery at the end of 1978.

The sale of the Group's property holdings on Ven was completed during the first half of the year. In addition, 330,000 shares of Kockums AB were sold. After further sales conducted after the end of the period the remaining holding amounts to approximately 100,000 shares.

In addition to the financing of the new office building, long-term loans of Skr 61 million, and medium-term loans of Skr 27 million were drawn down during the first half of the year.

Including short-term deposits, the Group's liquidity at June 30, 1978 totalled Skr 229 million (at Dec. 31, 1977, Skr 306 m). In addition, the Group had at its disposal lines of credit of Skr 93 million and Government credit guarantees of Skr 207 million.

Outlook for 1978

Operating income of the Reefer Division is expected to be somewhat weaker than in 1977. Better market conditions during the second half of the year will cause some improvement for the Tanker Division. The Dry Cargo Division's operating income is expected to improve compared to 1977, partly as a result of better market conditions, and partly due to the discontinuation of certain loss-making activities which, however, created non-recurring costs.

With the exception of a considerably improved income for Salén Energy's oil drilling platform operations, largely unchanged results are anticipated for the Group's non-shipping operations compared with 1977.

Group income for 1978 after financial income and expense but before extraordinary items is expected to be somewhat improved compared to 1977. Income would, however, be adversely affected by possible sales of tankers.

Stockholm, August 30th, 1978
Sture Ödner

Consolidated Income Statement

(Skr millions)

	First six months 1978	First six months 1977	Full year 1977
Sales	1,158	1,048	2,035
Operating expenses	— 1,098	— 983	— 1,968
Operating income before depreciation	60	65	67
Planned depreciation	— 90	— 86	— 208
Profit on sale of ships	59	4	21
Operating income	29	17	120
Financial income	13	17	31
Financial expense	— 102	— 65	— 157
Currency exchange differences	— 8	— 13	— 9
Income after financial income and expense	— 68	— 78	— 255
Extraordinary items	6	45	45
Income before special adjustments and taxes	— 62	— 33	— 210

"Finn Upp 79" TV-inslag från Singlefjorden

Med stöd av Salénstiftelsen arrangerar Ingenjörssamfundet, Uppfinnareföreningen och tidskriften Ny Teknik en uppfinnartävling för alla grundskoleelever. Idén till tävlingen föddes med anledning av det påtagligt svaga intresset för teknik hos svensk skolgungdom. Man hoppas att tävlingen skall stimulera ungdomarna att intressera sig mera för teknik och försöka hitta på nya bra produkter.

Eftersom Salénstiftelsen stöder detta projekt, hoppas vi att även salénanställdas barn med intresse för teknik vill ställa upp i tävlingen.

I anslutning till att rederikommissionens förslag om rederistöd offentliggjordes i september sändes i TV 1 Aktuellt ett inslag från Saléns upplagda fartyg i Singlefjorden. Det var gjort av Matts Hallgren, som bl a intervjuade befälhavaren Roland Berg och maskinchefen Bill Nilsson. På bilden ses eldare Bo Jonsson och Matts Hallgren i samtal ute på däck med Svinesund i bakgrunden.



Stort intresse för Saltech

Såsom meddelades i förra numret av Salén-Nytt har Salén Technologies AB (Saltech) bildats. Bolagets verksamhet har nu kommit igång på allvar, marknadsföringen pågår och stort intresse har visats från rederier inte bara i Sverige utan även i USA och Canada. Denna positiva reaktion har varit speciellt glädjande nu när Saltechs uppdrag att inspektera alla lagerfartyg som byggs på Arendal, Öresundsvarvet, Finnboða och Eriksberg snart är slutfört.

Nya intressanta projekt där medarbetarnas erfarenheter från tidigare uppdrag på de egna fartygen kunnat utnyttjas, är bl a ombyggnad och förbättring av mognadsrum för bananer i Stockholm, Göteborg och Malmö. Ett område där sannolikt en stor marknad kan öppna sig är ombyggnad av befintliga tankers att uppfylla nya IMCO-bestämmelser. Detta kommer att innebära åtskilliga installationer av Guncleanapparater och inertgasanläggningar. Saltech är positiv till sådana externa uppdrag vilket gör det möjligt

för medarbetarna att även i dagsläget upprätthålla och vidareutveckla sitt kunnande.

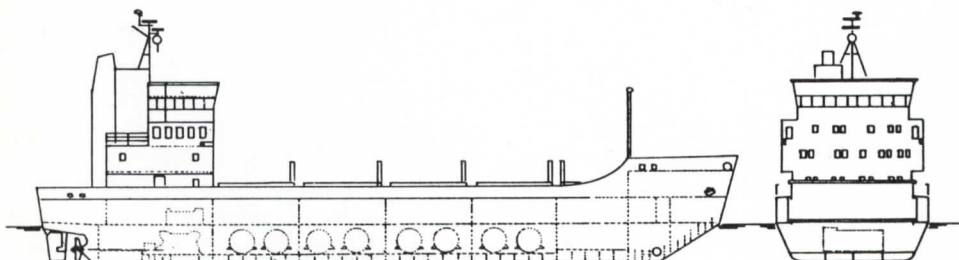
Saltechs viktigaste kund är dock de egna rederidivisionerna och fartygen samt dotterbolagen inom Saléninvest. Saltech räknar därför med att även i fortsättningen kunna medverka till utvecklingen av de egna fartygen om det nu gäller bränsleekonomin, skrovkonstruktionen, maskinsystem eller navigations- och kommunikationsutrustning. Saltech arbetar dessutom med uppdrag från koncernen att finna idéer till nya tekniskt kommersiellt intressanta projekt.

Vi hoppas få återkomma beträffande intressanta uppdrag för Saltech.



Hans Alsén, VD i Saltech

Saltech konstruerar transportsystem för kärnbränsle



Saltech har sedan 1977 varit konsult åt kraftindustrin och det statliga »Programrådet för radioaktivt avfall» för projektering av fartyg och terminalsystem för dessa transporter. Saltech har tagit fram ett första fartygsprojekt av konventionell typ (se bilden ovan) och arbetet fortsätter nu med intresset inriktat på ett ro/ro-fartyg om ca 1.000 ton dödvikt. Avsikten är att bränslet under transporten med fartyg skall förvaras i mycket kraftiga tryckbehållare som körs ombord på trailers. Projektarbetet leds hos Saltech av Thomas Milchert.

Från och med 1983/84 kommer det högaktiva, använda kärnbränslet från de svenska kärnkraftverken att transporteras till ett centralt samlings-

Längd	60,0 m
Bredd	13,0 m
Malldjup	5,5/3,28 m
Djupgående	3,21 m
Dödvikt	ca 750 ton
Fart	ca 12 knop
Svensk-Finsk isklass	1 A

lager, CLAB, där bränslet under några år förvaras i vattenfyllda bassänger för att sedan sändas vidare för upp-
arbetning eller slutförvaring.

Great interest for Saltech

As mentioned in the last issue of Salén-Nytt a new company has been formed, Salén Technologies AB (Saltech). Several ship-owners, in Sweden as well as in the US and Canada, have shown great interest in the company.

New and interesting projects are rebuilding and improvement of ripening-rooms for bananas in Stockholm, Gothenburg and Malmö. Another interesting area will be rebuilding of tankers to comply with new IMCO regulations. This will involve installation of Gunclean and inert gas.

Saltech's most important customer will still be the Salén shipping divisions and subsidiaries.

Saltech is at present working on a number of interesting projects for various clients, e. g. lay-out and design of vessel and terminal system for the transportation of spent nuclear fuel for the Swedish government and power industry.

[illegible]

Ny VD i Tor Line

Tor Lines styrelse utsåg vid sammanträde den 25 sept. pol mag Martin Lundberg till ny verkställande direktör. Martin Lundberg, som tillträder sin nya befattning kring årsskiftet, kommer närmast från Scandinavian Motorships, Stockholm, där han sedan 1976 är verkställande direktör. Vice VD i Tor Line är Magnus Bergelin. Vid nämnda styrelsesammanträde utsågs även chefen för Tor Lines lastverksamhet, Leif Lidholm, till vice VD.

Martin Lundberg tillträder sin nya befattning vid en tidpunkt då Tor Line befinner sig i ett synnerligen intressant utvecklingsskede, kännetecknat bl a av en stark uppgång på passagerarsidan och en konsolidering av lasttrafiken på Nordsjön samt inbrytningar på nya trafikområden.

— Jag är imponerad av Tor Lines starka utveckling inom olika områden och upplever det som en utmaning att få vara med och utveckla och leda företaget vidare, säger Martin Lundberg.

Den gångna sommarsäsongen har för Tor Lines passagerarverksamhet varit den hittills framgångsrikaste. Enbart under månaderna juni—augusti ökade antalet resenärer på linjerna Sverige—England—Holland från 137.000 till 188.000. Särskilt ökade antalet resenärer från England till Sverige.

När det gäller lasttrafiken på Nordsjön har den kännetecknats av en tilltagande överetablering, som även Tor Line har kännning av. Detta har resulterat i ett poolsamarbete från den 1 oktober med det välkända brittiska rederiet Ellerman's Wilson Line (EWL) avseende ro/ro-trafik mellan Göte-

borg/Halmstad och Immingham. — Samarbetet kommer att leda till en naturlig anpassning av tonnagekapaciteten till det aktuella behovet, varigenom det blir möjligt att uppnå en rimlig lönsamhet, säger Tor Lines styrelseordförande Christer Salén.

Vid sidan av Nordsjötrafiken är Tor Line på lastsidan engagerad i ett par projekt med utomordentligt intressanta utvecklingsmöjligheter. Det ena är linjetrafik mellan Nordeuropa och Mellanöstern med ett antal snabba ro/ro-fartyg. Här har Tor Line under de två år som trafiken varit igång skaffat sig en marknadsledande position. Det andra projektet är lasttrafik mellan Miami och Venezuela. Här liksom i fråga om Mellanöstern-trafiken har Tor Line sålt både fartygskapacitet och know-how samt utnyttjat sina omfattande erfarenheter från Nordsjön vad gäller terminaler, lasthantering och operation av fartyg.

Den nyutnämnde Tor Line-chefen Martin Lundberg säger, att han vill sträva efter att även fortsättningsvis driva fartyg under svensk flagg, vilket hittills varit möjligt som en följd av de rationaliseringar som alltjämt genomföres tack vare ett fint samarbete mellan företaget och de anställdas fackliga organisationer. — Uppenbarligen finns det i Tor Line en fin företagsanda och en vilja att å omse sidor göra sitt bästa för företagets utveckling, säger den nya VD:n. — Ett bra exempel på detta är cateringverksamheten, som utvecklats på ett imponerande sätt.

New managing director for Tor Line

Tor Line has announced the appointment of Mr Martin Lundberg (40) to the post of managing director. Currently managing director of Scandinavian Motorships of Stockholm, Mr Lundberg will take up his new post with Tor Line at the end of this year.

Magnus Bergelin is Deputy Managing Director of Tor Line and Leif Lidholm was appointed Deputy Managing Director of Tor Line at the board meeting on September 25th.

Jointly owned by Salén and Rederi AB Transatlantic of Gothenburg, Tor Line is a major force in North Sea passenger and freight ro-ro trades, with service networks linking the UK/Continent and Scandinavia. Major national subsidiary companies are based in the UK and Holland.

This year's summer passenger season on the North Sea has been the most successful to date for Tor Line, with 188,000 passengers carried on the routes between the UK and Sweden and the Continent.

The company has also recently announced a pooling arrangement with Ellermans, whereby the two lines operate joint ro-ro freight services between the Humber and Gothenburg/Halmstad from October 1st.

Tor Line is additionally a member of the FOSS ro-ro services to the Middle East and maintains ro-ro traffic in the Caribbean.



Tor Lines nye VD Martin Lundberg lyckönskas av Christer Salén framför Tor-Line-terminalen i Skandiahavnen, Göteborg.



Magnus Bergelin



Leif Lidholm

Första Winter-fartyget levereras 25 november

Snart är det dags för leverans av det första fartyget i Winter-serien. Det blir m/s Winter Water, som den 25 november levereras från Öresundsvarvet i Landskrona efter provtur mellan den 18 och 20 november. Därefter anlöper Winter Water Götaverken för dockning och bottenmålning och är sedan klart för leverans. Vart jungfruresan går är i skrivande stund ännu ej bestämt.

Fartyg nr två från Öresundsvarvet, m/s Winter Wave, är beräknat att levereras den 15 mars 1979.

De återstående fyra fartygen i Winter-serien byggs som bekant vid Arendalsvarvet.

Det innebär alltså, att två Winter-fartyg levereras under innevarande år och de övriga fyra under 1979.

Vi återkommer i nästa Salén-Nytt med text och bilder från provtur och leverans av Winter Water samt dop av Winter Moon, vilket äger rum på Arendalsvarvet den 27 oktober.

	Kölstr.	"Blötläggn."	Leverans
Nr 913 Winter Moon	28/4-78	9/10-78	21/12-78
Nr 915 Winter Star	25/8-78	4/1-79	28/2-79
Nr 916 Winter Sun	2/3-79	21/8-79	25/10-79
Nr 914 Winter Sea	17/4-79	11/10-79	21/12-79



Karl-Johan Melander, överstyrman på Winter Water (m/s 266), tittar på portens upphängning i lastrum 4 tillsammans med Karl-Axel Ohlsson, befälhavare på m/s 267.

Delivery of first Winter vessel

The first vessel in the Winter series, m/s Winter Water, will be delivered on November 25th from Öresundsvarvet, Landskrona, after trial 18th—20th November. Winter Water is then docking for bottom painting at Götaverken before delivery. The destination of her maiden voyage has not yet been decided.

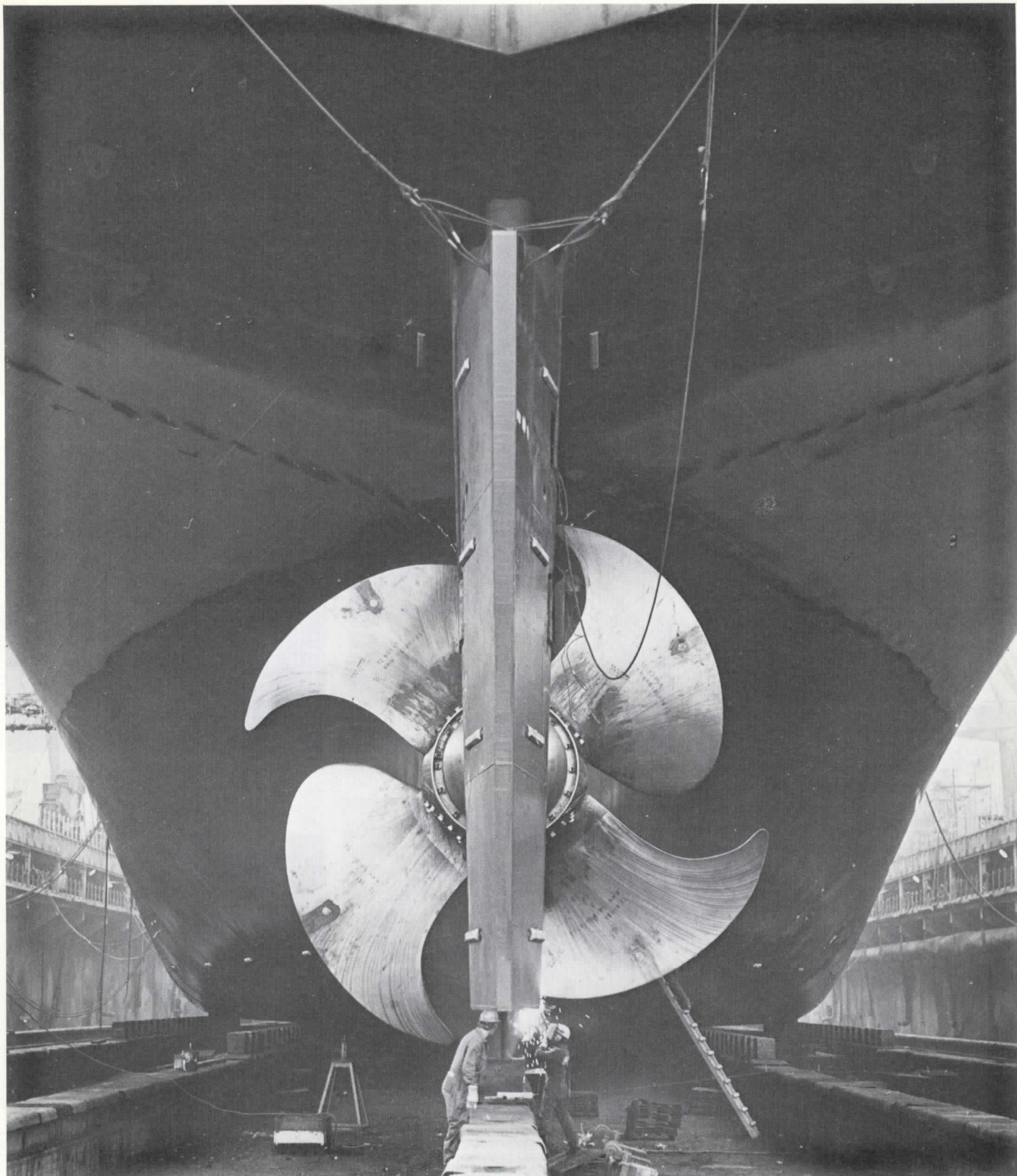
The second vessel from Öresundsvarvet, m/s Winter Wave, will be delivered approx. 15th March, 1979.

The remaining four ships in the series are being built at Arendalsvarvet.

Saléns deltar i vågenergi-försök

Salén Energy tillsammans med Salénia har under våren 1978 i samarbete med det finländska företaget Ra Shipping och med ekonomiskt stöd från Nordisk Industrifond utfört modellförsök med en vågenergiomvandlare. Denna bygger på en princip som uppfunnits av finländaren Rolf Törnkvist. Försöken har utförts i en tank hos Tekniska Högskolan i Helsingfors och avsett att kontrollera om vågornas energi kan omvandlas till nyttigt arbete med den föreslagna konstruktionen. Dess princip bygger på två skivor, en tyngre och djupare som skall ligga stilla i havet, och en lättare som skall följa med vågorna. Skivornas rörelse i förhållande till varandra skall sedan omvandlas i ett pumparbete, som kan utnyttjas. De utförda försöken har bestyrkt att principen fungerar och att den prövade konstruktionen därmed har en chans att bli så enkel att den kan bli ekonomisk.

Detta förutsätter emellertid att den fungerar med tillfredsställande effektivitet även i verkliga vågor, och nästa steg blir därför att pröva en modell i de betydligt oregelbundna vågor, som uppträder i havet. Just nu pågår planering och kostnadsberäkning av en sådan undersökning, och beslut om denna kan genomföras bör fattas mot slutet av detta år. Försöken bör sedan kunna utföras under 1979 så att det mot slutet av nästa år finns en betydligt bättre uppfattning om möjligheterna att ekonomiskt utnyttja vågenergin.



Skew Back is popular!

Den magnifika bilden ovan är tagen av Götaverkens fotograf Thore Swensson. Den föreställer propellern till varvets nybygge 913, som är det första fartyget i Winter-serien från Arendalsvarvet.

Som synes är propellern av en ovanlig konstruktion med extremt bakåtsvepta blad, s k Skew Back. En av fördelarna med konstruktionen är att ljud och vibrationer från propellern kommer att minska med ca 40% i jämförelse med tidigare konstruktioner.

Samtliga fartyg i Winter-serien blir försedda med denna propellertyp, som på senare tid blivit alltmer populär.

Foto: Thore Swensson, Götaverken

The excellent photo of the propeller of newbuilding 913 at Götaverken Arendal was taken by the yard's photographer Thore Swensson.

The propeller is of an unusual design with a large skew back, which among other advantages will reduce noise and vibration from the propeller by 40% in comparison to earlier designs.

All the Winter ships will have the new type of propeller which is becoming more and more popular.

13 ansvarar för 1

Sedan 1975 har saléntankers varit upplagda i Singlefjorden norr om Strömstad i väntan på bättre tider. Ibland har det varit fler, ibland färre beroende på växlingar i fraktkonjunkturerna. I mitten av september låg totalt nio fartyg till ankars där.

Singlefjorden är en säker uppläggningsplats. Den har stort djup, en ren inseglingsränna och är skyddad mot hårda vindar från väster. Det har därför aldrig heller varit förknippat med några problem, när fartyg lagts upp i eller tagits ut från Singlefjorden. Allt har gått utan missöden.

Fartygen ligger i grupper med ett bemannat moderfartyg i varje grupp. De övriga är obemannade. För de tre 355.000-tonnarna Sea Symphony, Sea Saga och Sea Stratus, som i mitten av september utgjorde en grupp, var det förstnämnda moderfartyg. Besättningen i Sea Symphony utgjordes av 12 man och en kvinna, var och en med sitt arbetsområde, sin specialitet.

Arbetsuppgifterna i en sådan uppläggningsgrupp är många och viktiga. De utförs med stor kompetens efter noggrant uppgjorda checklistor och efter intrimmade rutiner. Det gäller att se till fartygens säkerhet, utrustning och

personal så att allt är i bästa skick den dag order om uppbrott kommer.

Trivseln ombord är bra, även om alla utan undantag ser fram emot den dag fartygen åter lättar ankar och seglar sydvart. Fritiden utnyttjas på olika sätt: man studerar, spelar bordtennis och schack, en del roar sig med fiske i den nordbohuslänska skärgården. TV, radio, film och TV-kassetter finns det också. Den som vill åka in till Strömstad eller till Halden kan göra det med båt till Lunnevik, där en salénbåt står till förfogande. Något problem att få tiden att gå tycks det inte vara för de ombordvarande, som fö har förkortade tjänstgöringsperioder i jämförelse med när fartygen seglar.

Bilderna på de här båda sidorna visar upplagda fartyg i Singlefjorden och de 13 personer, som vid Salén-Nytts besök i Sea Symphony i mitten av september hade ansvaret för de tre 355.000-tonnarna — tillsammans över en miljon ton värdefullt tanktonnage.

Anm. Sedan ovanstående skrevs har Sea Stratus sålts.



Willy Elg, överstyrman



Sven Bystedt, 2:e maskinist



Roland Berg, befälhavare



Gunilla Berntsson, mässman

High Level of Readiness on Laid-Up Ships

Salén tankers have been laid up in the Single Fiord, off the west coast of Sweden, since 1975 — waiting for better times.

Since the Single Fiord is a very safe and protected "storage" area, all operations have proceeded without mishap.

The ships lie anchored in groups, with a manned mother ship in each cluster. On the Sea Symphony, which in September was the

mother ship for the group of three 355,000-tonners, the crew comprised 12 men and one woman. Their primary duties were to maintain the ships' security and equipment.

The atmosphere on board is pleasant. Leisure time is devoted to studies, table tennis, chess, fishing, etc. Television, radio, movie and TV cassettes are also available.

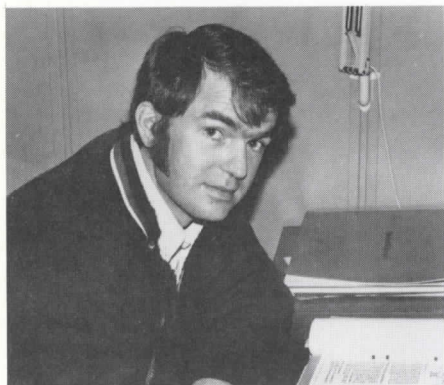
The pictures of these two pages were taken when Salén-Nytt visited the Sea Symphony. They show 13 people responsible for the three 355,000-tonners — altogether more than one million valuable tanker tons.

Note: Since this article was written the Sea Stratus has been sold.

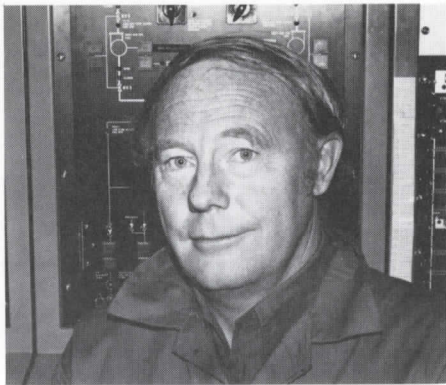


Lars Leidzen, matros

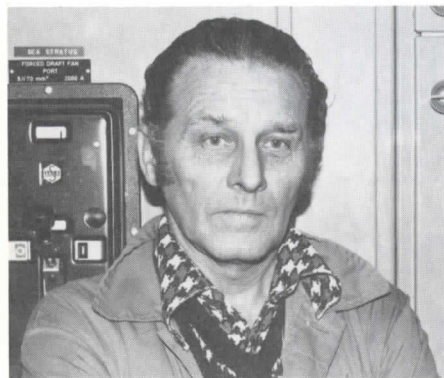
miljon ton



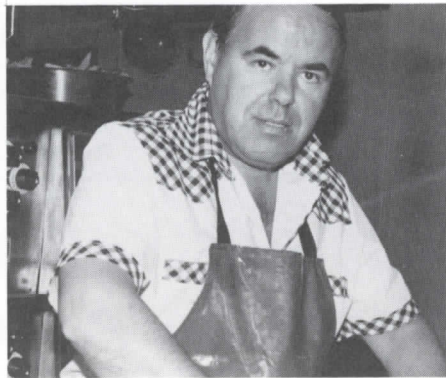
Bill Nilsson, maskinchef



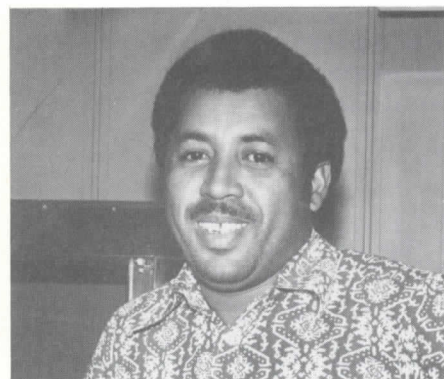
Lennart Hansson, 1:e maskinist



Gunnar Korseman, elingenjör



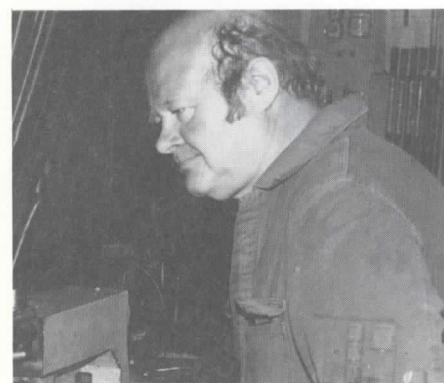
Lars Stoor, ekonomiföreståndare



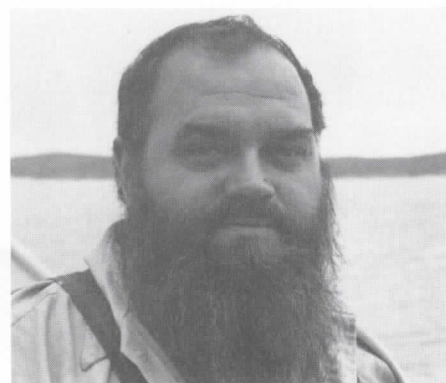
Miguel Asconcao, mässman



Kaj Forsman, matros



Helge Aho, 1:e reparatör



Bo Jonsson, eldare

Krabbfiske i Singlefjorden

I september månad börjar krabborna bli välmatade och vi beslöt att sätta våra krabbegarn på tidigare utspanade musselbankar nära norska gränsen. Sagt och gjort, fem minuters väg från Sea Symphony satte vi våra nät. Nästa kväll åkte vi dit igen och tog hem dem. Vi fick 22 stycken fina krabbor. Eftersom vi inte skulle koka dem förrän i slutet på veckan, så släppte vi dem i simbassängen. De dagar krabborna sprang där fram och tillbaka på botten, så vågade inte våra bastubadare hoppa i — vad de nu var rädda för. På fredag middag hämtade stewart Lasse Stoor krabborna ur den stora sumpen och de kokades med mycket dill. Det smakade jättegott på lördagskvällen.

Den 20 september blev hummern lovlig. Då kunde vi ta hem den hummer som fastnat i näten och som vi tidigare fått släppa tillbaka i havet igen.

I våras var det riktigt havsfiske. Vi tuffade ut till Kosteröarna och satte alla våra nät. Fångsten bestod av pigghaj, torsk, rödspotta, pigghvar, krabba och hummer. Eftersom vi tycker om färsk fisk, så "sumpades" allt i simbassängen. Ett tag hade vi 14 olika sorters fisk där. Kul när stewart en dag gjorde en beställning på 25 stycken rödspättor till middag. Inga problem med leveransen.

Bland alla fiskarna hade vi två stora kattfiskar. En morgon saknades två humrar och vi gick och tittade lite snett på varandra — undrade vem som hade haft en privat hummerskiva under natten. Problemet löstes på eftermiddagen. Stewart skulle ha "kotlutfisk" till middag och när kattfiskarna rensades låg där en hummer i varje mage.

Hälsningar från fritidsfiskarna
*Gunnar Korseman, Sven Bystedt och
Lennart Hansson*

Sven Salén AB stärks

I syfte att stärka organisationen inom Sven Salén AB:s köp- och försäljningsavdelning har en del förändringar vidtagits. Därmed kommer man att kunna ge en bättre marknadstäckning och service än tidigare åt företagets världsomspännande affärskontakter.

I stället för att såsom hittills vissa mäklare handhaft enbart Saléns eget tonnage, göres nu en uppdelning på tonnagetypen så att huvudansvaret för köp och försäljning av Saléns eget tonnage samt "competitive business" (affärer som ej berör Saléns eget tonnage) fördelas på följande sätt:

Ansvariga för tank: Åke Zaar och Dagfinn Johansen

Ansvariga för bulk: Åke Zaar och Leif Hartzell

Ansvarig för kyl: Leif Hartzell

Ansvariga för övrigt tonnage: Ebba Roos och Hans Björkwall

Till biträdande direktör i SSAB har utnämnts Leif Hartzell.



Leif Hartzell

Bengt Lidén, VD i bolaget, blir direkt ansvarig för den övergripande ledningen av köp- och försäljningsavdelningen. Han kommer speciellt att ägna sig åt ro/ro-tonnage, bevakning av utvecklingen inom nybyggnads- och varvsområdet samt nya projekt.

Sven Salén AB strengthened

In order to strengthen the position of the Newbuilding, Sale and Purchase Division of Sven Salén AB some changes have been made which will enable the company to more efficiently cover various markets and give best possible service to all clients.

Contrary to the previous policy of having different people dealing with Salén Group and competitive business, the basic responsibility for handling the Salén Group and competitive business by type of tonnage has been divided as follows:

Tankers: Åke Zaar and Dagfinn Johansen

Bulkers: Åke Zaar and Leif Hartzell

Reefers: Leif Hartzell

Other tonnage: Ebba Roos and Hans Björkwall

Leif Hartzell has been appointed Asst. Managing Director of the Newbuilding, Sale and Purchase Division of Sven Salén AB.

Bengt Lidén, Managing Director of Sven Salén AB, will assume the overall direct responsibility for the Division with special emphasis on the ro/ro side, following up on the Newbuilding/Shipyard situation and development of new projects.

Harar och hästkött med salénfartyg från Argentina

Salén Argentina S.A., vår utpost i Sydamerika under 22 år, bildades huvudsakligen för att bevaka Saléns intressen vid exporten av frukt under kyltrafikens högsäsong. Senare utvidgades verksamheten till att innefatta även kött- och fisktrafiken till Medelhavet och Japan.

Sedan augusti i år har Kyldivisionen därtill en avseglingsdag var 14:e dag till kontinenten/UK. På denna Europa- trafik lastas huvudsakligen kött. För att ge ett exempel på lastsammansättningen kan nämnas att på Frostfjord, som avgick från Buenos Aires 6/9, fanns förutom fryst och konserverat kött även ett parti om ca 60.000 djupfrysta harar samt kylt hästkött. Hästkött, som huvudsakligen importeras till Holland, Belgien och Frankrike, transporteras hängande och nedkylt, dvs ca $-1,5^{\circ}\text{C}$, ej fryst skick, varför en omfattande slakt av ca 1800/2000 djur äger rum 3—4 dagar före lastnings början i Buenos Aires. Det förekommer ej någon uppfödning av hästar för köttproduktion i Argentina, utan detta representerar en normal avslaktning av landets häststam.

Förutom uppgiften som hamnagent i argentinska hamnar, befraktningar, lastbokningar, etc har Salén Argentina även som uppgift att bevaka Saléngrupps intressen vad gäller övriga rederi-

divisioner, Salén & Wicander, mäklarierna, Salén Energy, Tor Line och Cargolux/Air Uruguay, vars argentinska avdelningskontor är inrymt i Salén Argentinas lokaler. Kontoret, som är beläget på Avenida Belgrano, sysselsätter idag 15—20 medarbetare.

Med anledning av Saléns ökade aktivitet i Argentina och Sydamerika har det bedömts väsentligt att i området stationera en hamnkaptan, väl förtrogen med Kyldivisionens operation. Stig Carlsson har därför lämnat sin befattning i Tokyo och är från den 15 oktober hamnkaptan vid kontoret i BA.



Thorsten Klenell

Från 1 december är Thorsten Klenell chef för Salén Argentina och avlöser Lasse Nilsson, som efter två år i Buenos Aires återvänder till huvudkontoret i Stockholm. Thorsten Klenell kommer närmast från en befattning som produktchef på Kyldivisionens marknadsavdelning.

Increase of Salén activities in South America

Salén's increased activities in Argentine and South America has resulted in Stig Carlsson being posted in Buenos Aires as port captain. He has many years' experience from his work in Japan.

From 1st December Thorsten Klenell is responsible for the activities in BA and at the same time the present manager Lasse Nilsson returns to Salén's head-office after two years in BA.

Since the beginning of August the reefer division has one departure every other week from BA for Europe, mainly with meat but also frozen hares, horse meat, etc.

Apart from the shipping activities Salén Argentina is responsible for Salén's other activities in the area: Salén & Wicander, Salén Energy, Tor Line and Cargolux.

Sea Stratus såld



Saléns tankfartyg Sea Stratus om 355.000 ton dödvikt har sålts till Hancock Shipping Co. Ltd., Liberia, ett dotterbolag till Marathon Oil Co., USA. Leveransen ägde rum i Singlefjorden den 18 oktober.

Sea Stratus levererades 1975 från Kockums till ett partrederi med Saléninvest som huvuddelägare.

T/T Sea Stratus sold

T/T Sea Stratus, 355,000 dwt, has been sold by Saléninvest to Hancock Shipping Co. Ltd., Liberia, a subsidiary of Marathon Oil Co., USA. The delivery took place on the 18th of October. The Sea Stratus was built by Kockums in 1975.

Öppen reflektion

Den här rubriken kommer fortsättningsvis att dyka upp i Salén-Nytts spalter. Anledningen är att vi på redaktionen inte så sällan nås av synpunkter och reflektioner rörande vår verksamhet, vilka tidigare inte haft något naturligt forum i vår tidning. Det har vi ofta upplevt som en brist som vi på detta sätt försöker avhjälpa.

Alla anställda som tror sig ha någon väsentlig synpunkt att komma med är alltså i fortsättningen välkomna att kontakta Salén-Nytts redaktion. Bidragen bör, som rubriken antyder, ha karaktären av reflektioner, gärna personligt färgade och naturligtvis även kritiska till sitt innehåll. Det bör dock inte röra sig om konkreta förslag av den typ som snarare hör hemma i den förslagsverksamhet — idébank — som dragits igång och som beskrevs i förra numret av Salén-Nytt.

Ett första bidrag under den nya rubriken kommer från Kaj Janérus,



Kaj Janérus

chef för Fartygsdrift vid Saléns, som säger så här:

”Jag har fått fartygsbefälsföreningens röstsedel för höstens centrala val och ser då att åtskilliga salénbefäl finns upptagna som kandidater. Samråd kan ju ske såväl centralt som lokalt. Jag har själv känslan av att vi kan föra vettiga resonemang på lokal nivå, dvs med våra egna anställda. Min reflektion blir då: Tänk om vårt fartygsbefäl ville rösta mangrant för att få in så många som möjligt av salénbefäl i sektionsstyrelserna. Då skulle en bred bas läggas för samstämmighet i uppfattningen lokalt och centralt.

För vårt företag och dess anställda vore en sådan utveckling önskvärd.”

Ny Toyota — 31.900 kr

I oktober introduceras Toyota Starlet på den svenska marknaden, en 4-sitsig halvcombi med tre dörrar och bakhjulsdrift.

Starlet har fått större innermått trots ett mindre yttre, jämfört med Corolla 20, som nu slutar tillverkas. Tjänstevikten är 70 kg lägre och motorn 3 hk starkare, vilket positivt påverkar acceleration och driftekonomi. Den konventionella styrväxeln har ersatts med kuggstångsstyrning som ger en mer direkt styrning och bättre vägkänsla.

En praktisk detalj är det individuellt

delbara bakre ryggstödet som medger samtidig transport av tre fullvuxna och skrymmande bagage.

Isoleringen har ägnats speciell omsorg, vilket resulterat i lågt invändigt buller. I standardutrustningen ingår intervalltorkare, höj- och sänkbart nackskydd, heltäckande textilmattor, bakrutetorkare med spolning samt låsbart tanklock. Starlet skall köras på 93-oktanig bensin. Starlet kommer att marknadsföras i två versioner.

Introduktionspriset blir från ca kr 31.900:—.



Nya kontrakt för borrhiggarna

Salenergy II avslutade under första veckan av oktober det i maj 1977 påbörjade kontraktet med Amoco Production Co. och har nu kontrakterats till McMoRan Offshore Exploration för ett år. Borrhiggarna för McMoRan kommer inledningsvis att ske i området Vermillion, block nr 25, offshore Louisiana i Mexikanska Golfen.

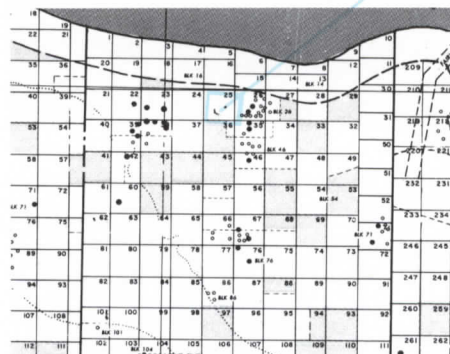
Salenergy I är sysselsatt i ett område nära Mississippis utlopp i Mexikanska Golfen för CAGC, ett oljekonsortium lett av Conoco. Kontraktet för denna rigg har i dagarna förlängts i ytterligare sex månader. Båda riggarna har erhållit tillfredsställande dagsrater.

Byggandet av Saléns plattformrigg vid Par Industries i Louisiana fortskrider planenligt. leveransen beräknas äga rum i mitten av december. Riggen är sysselsatt under minst 1 1/2 år för Transco.

Totalt arbetar på USA:s del av Mexikanska Golfen 101 borrhplattformar av olika typer samt tre borrhfartyg. Den övervägande delen av riggarna ägs av amerikanska intressen.



Det är utanför Louisianas kust som Saléns båda plattformar opererar.



Salenergy II skall borra i block 25

Dödsfall



Sjökapten *Jarl Guhde* avled den 4 augusti 61 år gammal. Han anställdes i rederiet 1964 och hans sista fartyg var m/s Antilope.



Sjöingenjör *Ivar Berggren* har avlidit 62 år gammal. Han anställdes som 1:e maskinist i Salénrederierna 1955 och tjänstgjorde som maskinchef åren 1956–1969, varefter han slutade sin anställning. Hans sista fartyg var t/t Sea Sapphire.



Sjökapten *Erik Forsblad* avled den 23 augusti 58 år gammal. Han anställdes i rederiet 1967 och hans sista fartyg var m/t Sea Splendour.

New Drilling Rig Contract

During the first week of October, Salenergy II concluded its May 1977 contract with the Amoco Production Co. The contract has now been awarded to McMoRan Offshore Exploration for a one-year period. McMoRan will initially conduct its drilling in the Vermillion area, block 25, offshore Louisiana in the Gulf of Mexico.

Salenergy I is currently employed in an area near the outlet of the Mississippi River for CAGC, an oil consortium led by Conoco. The contract for this rig has been extended for a period of six months. Both rigs have yielded satisfactory daily rates.

The construction of Salén's drilling platform at Par Industries in Louisiana is proceeding as planned. Delivery is expected to occur around the middle of December. The rig will be used by Transco for an initial period of one and a half years.

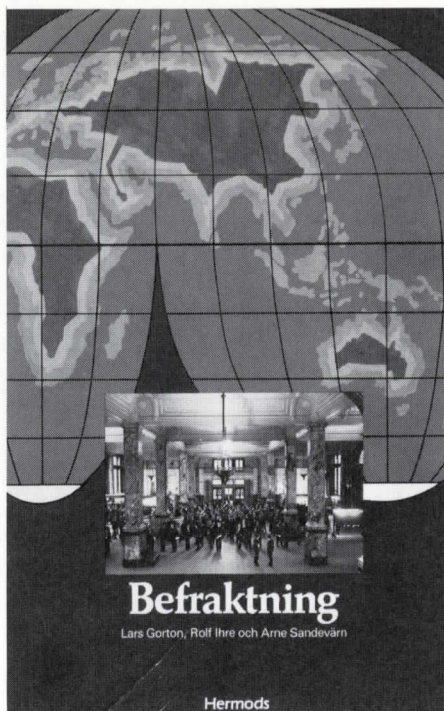
A total of 101 drilling platforms of different types, and three drilling ships, are now employed in the U.S. sector of the Gulf of Mexico. The majority of the rigs are owned by U.S. interests.

Kurs i befraktning

Hos Saléns har under några år bedrivits internutbildning i befraktning och befraktningsjuridik. Det har skett dels i form av en grundkurs för dem som har mindre erfarenhet inom området, dels i form av seminarier för de mera erfarna befraktarna och operatörerna. Efter hand har en del material utarbetats och cirkulerats: PM rörande olika klausuler, checklistor, demurrage-kompendium osv. Saléns eget certeparti Reef-time har reviderats liksom rederiets konossement och bokningsnota.

Emellertid har det saknats material som systematiskt och från ett "nolläge" behandlar befraktning och befraktningsrätt. Det har därför passat bra att Redareföreningen/Hermods gått ut med ett stort kurspaket "Högre sjöfarts-ekonomisk kurs", i vilken ingår en bok, "Befraktning", som författats av salénarna Lars Gorton, Rolf Ihre och Arne Sandevärn. Meningen är att den inom bolaget dels skall användas som utgångspunkt i samband med grundkurserna för de mindre erfarna och dels som elementär uppslagsbok för de mera garvade.

Sven Saléns Minnesfond har ställt medel till förfogande för inköp av ett större antal exemplar av boken, som kommer att distribueras inom kontoret.



Två exemplar av boken kommer dessutom att sändas till varje fartyg och varje aktiv befälhavare inom rederiet får ett exemplar.

Även en kommande kurs, "Fartygs-ekonomi och Rederiekonomi", utarbetas av salénanknutna.



Lars Gorton föreläser inför deltagare i Saléns befraktningskurs.

Personalstiftelsen

Salénrederiernas Personalstiftelse beslöt vid styrelsesammanträde den 18 augusti att en anställningstid på fyra år t v krävs för att man skall vara berättigad att söka lån från stiftelsen. Detta gäller även ansökningar om högre studielån i Minnesfonden, dock gäller det ej för anslag till kurser och dyl.

Salén supports technical competition

The Salén Foundation is sponsoring a competition for technical inventions for all school children arranged by the Engineers' Association, the Inventors' Association and the magazine Ny Teknik. With this they hope to stimulate young people's interest in technology.

As the Salén Foundation supports this project we hope that children of Salén people will participate in the competition.

Shipping course

For some years Salén's education of personnel has also covered courses in chartering and jurisprudence in connection with chartering.

To cover all stages in this field the Shipowners' Association and Hermods have produced a complete course called "Advanced shipping economy course". One part of the course is a book called "Chartering" written by Lars Gorton, Rolf Ihre and Arne Sandevärn, all three with Salén. The book is intended for beginners, but also as an elementary dictionary for more experienced shipping people.

Sven Salén Memorial Fund has allowed a sum of money for the purchase of a number of copies to be distributed within the company. Two copies will also be sent to every ship and each active master will have one copy.

A second course, "Ship economy and owner economy", is also being produced by Salén people.

S&W introduces new sewage treatment plant

Salén & Wicander has introduced a new compact sewage treatment plant for existing vessels. The Neptumatic Retro unit is the first retrofit sewage treatment plant using chemical flocculation followed by flotation.

Chemical flocculation requires only a few minutes reaction time for optimum results, while biological-bacterial systems require several hours of processing. Flotation separation concentrates the sludge more effectively and faster than conventional separation.

The Neptumatic Retro can be installed in a very limited space on board even if grey water is to be treated. The equipment is delivered in separate main components which can be easily mounted and connected on board the vessel.

Legislation in the United States will prohibit the discharge of untreated sewage from all vessels — including existing vessels — beginning January 30, 1980. Many vessels are therefore expected to install sewage treatment plants in 1979 to avoid long and troublesome storage of untreated sewage on board.

Salén participates in wave energy development

Salén Energy and Salénia Shipping Co have, in cooperation with a Finnish company, Ra Shipping, tested a wave energy transformer invented by the Finnish engineer Rolf Törnkvist. The tests have been performed in a tank at the Institute of Technology, Helsinki.

The principle of the transformer is that one heavy and deep plate stands still in the water while one light plate moves with the waves. The relative movement between the two plates is then transformed into mechanical work which can be utilized. The design has a good chance to be so simple and inexpensive that it may be commercial.

A necessary condition is, however, that it also operates satisfactorily in real waves. Tests in irregular waves in a lake will be performed in 1979 in order to get a better idea about the harnessing wave energy.

Hälsovårdscentral för 4.000

Nu är hälsovårdscentralen — det korrekta namnet är Oxens Företags-hälsovårdscentral AB — på Norrlands-gatan i full gång med läkare, sköterskor, sekreterare, skyddsingenjör, företags-gymnast, tandläkare och tandsköters-ka, sammanlagt 13 personer. Denna stab skall inte endast hjälpa oss att bli friska när vi känner oss dåliga, den skall kanske framför allt se till att vi försöker hålla oss friska fysiskt och psykiskt.

Vad gäller sjukvården har alla salénare möjlighet att boka tid hos någon av de två läkarna för konsulta-tion och vid behov ordnar de remitte-ring till specialister. Vi får hjälp med recept, vaccinationer, såromläggningar, o dyl och man håller även ett par tider öppna varje dag för akutfall. Telefon-rådgivning är också en del av servicen.

Skyddsingenjören ägnar sig åt vår arbetsmiljö, t ex ventilation, belysning, buller, etc.

Friskis och Svettis, som vi berättar om på annan plats i tidningen, samarbetar också med företagshälso-vården och det är sjukgymnasten som är ansvarig för den delen av verksamheten.

Det finns ytterligare planer för framtiden. Man vill t ex starta en ryggskola, avslappningsgrupper etc. Dessutom har man fått löfte om att använda Sparbanken Stockholm mo-tionslokaler med simbassäng, där man skall ha vattengymnastik för sådana med onda ryggar.

Totalt utbyggd kommer företagshäl-sovården att betjäna ca 4.000 anställda fördelade på ca 30 företag, däribland alltså Salénkoncernen, Grängeskoncer-nen, Svenskt Stål, Sparbanken Stock-holm, Köpkort m fl.



Hälsovårdscentralens båda läkare Inga Moberg och Ingemar Söderlund.



Väntrummet i Oxens Hälsovårdscentral.



Kerstin Woltander i receptionen tar emot H.-G. Gustavsson från kyldivisionen.



Irene Ödlund och Katriina Wigren är läkarsekreterare i Hälsovårdscentralen.

Foto sid 16 och 18: Per-Olow

Salén health centre

One part of Salén's new office building is disposed by the staff for recreation and another part by the health centre. The pictures on pages 16 and 18 show glimpses of these activities.

The recreation facilities are being used to their full extent mornings and evenings. The health centre has all modern equipment and employs two doctors, a dentist, nurses, physiotherapist, etc.

4,000 employees in Salén and a number of other companies will be using the health centre.

Fraktmarknaden

(Vecka 40)

Kyl

Kylmarknaden har under sommar-månaderna varit svag med i många fall mycket låga frakter. Vi kan dock konstatera att aktiviteten gradvis har ökat under senare delen av augusti och september, vilket har resulterat i en tillfredsställande sysselsättning för vår egen flotta.

Spotmarknaden för de närmaste månaderna tror vi kommer att bli ganska aktiv med tanke på Marocko- och Israelsäsongens start. Vi räknar inte med några sysselsättningsproblem för resterande delen av året.

Tank

Vårt antagande i senaste Salén-Nytt om en ratestegring slog in, även om närmare 7 milj. ton VLCC/ULCC har brutit sina upplag. Frånsett en kort period under senare delen av augusti, har fraktuppgången varit jämn sedan slutet av juli. VLCC erhåller nu upp till WS 45 för enkelresa, medan VLCC/ULCC-tonnaget har fått WS 36/35 för två resor Arabiska Viken till Europa. Grunden till efterfrågan på stort tonnage är befraktarnas behov att fylla lager inför vintersäsongen och, viktigast, inför en eventuell prishöjning på råolja.

Medelhavet och Västafrika-marknaden har också utvecklats i positiv riktning. Oljebolagens behov av lätt råolja med kort transportsträcka till konsumtionsområdena har ökat betydligt, då oljeproducenterna i Mellan-östern (speciellt Saudi-Arabien) har hållit tillbaka den lätta råoljan för att få en större omsättning på de tyngre sorterna, som dock inte är så använd-

bara för marknaden i Europa och Amerika.

Marknaden för återstoden av 1978 ser ut att bli mycket positiv, eftersom befraktarna vill ha mesta möjliga olja skeppad före årets slut och tonnagebrist troligen kommer att råda.

Torrlast

Torrlastmarknaden har förbättrats något under de senaste veckorna. För Panamax-tonnage i Pacific har vi kunnat notera förhållandevis hyggliga rater.

Marknaden är fast till rater omkring \$ 3.50—3.75 på T/C. Raterna för handy-size i Pacific är fortfarande otillfredsställande.

Marknaden för Atlanthavet har varit något ostadig, delvis beroende på järnvägsstrejk i Hampton Roads samt osäkerhet beträffande bogserbåtsstrejk i Baltimore/Philadelphia - området, men allmänt har dock fraktmarknaden förbättrats något. Det är fortfarande en uppåtgående trend för Panamax-tonnage och T/C-raterna ligger på \$ 2.50—2.75.

Även för handy size-tonnage har vi noterat en förbättring och transatlantiska rundresor betalas med omkring \$ 4.500 (utgående resan i ballast). För rundresa på Great Lakes betalas i överkant \$ 5.000.

Fartygspriserna har stigit under senaste tiden.

Cargolux fortsätter förnya flottan

Cargolux, i vilket Saléns äger 1/3, har såsom ett led i en kontinuerlig förnyelse av flygplansflottan köpt en Boeing 707 samtidigt som företaget återstående CL-44:or avyttrats. 707:an har en lastkapacitet av 40—43 ton. Planet kommer inledningsvis att sysselsättas av Aero Uruguay i trafik mellan Europa och Sydamerika.

Aero Uruguay är ett joint venture-företag, som tillsammans ägs av Cargolux och uruguayiska intressen.

Cargolux continues to modernize fleet

Cargolux, one third owned by Salén, has purchased a Boeing 707 as a step in its continuing program to modernize its aircraft fleet. At the same time the company disposed of its remaining CL-44 aircraft. The 707 has a cargo capacity of 40 to 43 tons. Initially the plane will be employed by Aero Uruguay in traffic between Europe and South America.

Aero Uruguay is a joint-venture company owned by Cargolux and Uruguayan interests.

The freight market

(Week 40)

Reefer

During the past summer months the reefer market has been weak with occasionally very low rates. We can, however, note that the activity has gradually increased during the latter part of August and September. This has resulted in a satisfactory employment of our own fleet.

We expect the spot market to be rather active during the coming months considering the start of the Morocco- and Israeli seasons. We do not foresee any difficulties to employ our fleet for the rest of the year.

Tank

Our assumption of a rate increase (Salén News no 4/78) proved correct, despite the fact that almost 7 million tons of VLCC/ULCC tonnage have broken lay-up. Except for a short period at the end of August, the improvement in freight rates has been constant since the end of July. VLCC's now command up to WS 45 for a single voyage, while VLCC/ULCC tonnage has obtained WS 36/35 for two voyages from the Arabian Gulf to Europe. The reason for the demand for large tonnage is a consequence of the charterers' need to top-up storage before the winter season and, more important, before the possible rise in the price of crude oil.

The Mediterranean and West African markets have also developed in a positive direction. The oil companies' requirement for light crude with a short haul to the consuming areas has increased considerably, while the producers in the Middle East (especially Saudi Arabia) have cut back on their light crude in order to increase production of the heavier grades, which are, however, not so attractive to the European and American markets.

The market for the remainder of 1978 looks very promising, as the charterers want to have as much oil as possible loaded before the end of the year, and a shortage of tonnage will probably occur.

Dry cargo

During recent weeks the dry cargo market has shown some improvement. For Panamax tonnage in the Pacific we have seen fairly good rates.

Market is firm at rates of about \$ 3.50—3.75 on T/C.

The rates for handy size tonnage in the Pacific are still far from satisfying.

The Atlantic market has been somewhat unsteady, partly due to the railroad strike at Hampton Roads and the risk of a tug boat strike in the Baltimore/Philadelphia area, but in general the market has shown some improvement.

The trend for Panamax tonnage is still upward and T/C rates are \$ 2.50—2.75. Also for handy size tonnage we have seen some improvement. Transatlantic round-voyages are paying about \$ 4,500 with ballast for the outgoing leg. Great Lakes round-voyages are paying in excess of \$ 5,000.

The ship prices have increased during the past few weeks.

Start i Saléns motionslokaler

Den 11 september startade aktiviteterna i Saléns toppenfina motionslokaler på Norrlandsgatan. Lokalerna ligger på första våningen i B-huset och upptar en total golvyta av ca 350 kvm. Den stora motionshallen ger möjligheter till gymnastik och olika bollspel — fotboll, volleyboll, badminton, golfträning och tennisträning mot plank — samt t ex gammeldans.

Fritidslokalerna disponeras av Saléns Idrottsförening, som har olika aktiviteter på sitt program. En stor del av tillgänglig tid är avdelad för motionsgymnastik och här har ett samarbete inletts med Friskis & Svettis IF, en nystartad idrottsförening som skall arbeta med förebyggande hälso- och friskvård.

Motionsklinik

Föreningens verksamhet består av två delar. Den ena, som kallas Friskis,



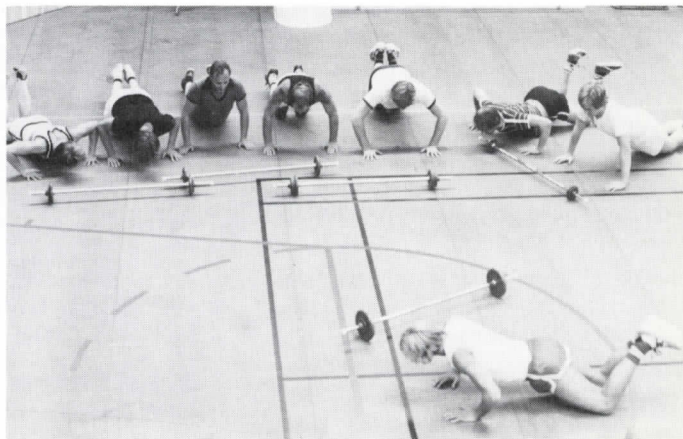
Tidig morgongymnastik med ca 35 deltagande damer och herrar från Saléns kontor.



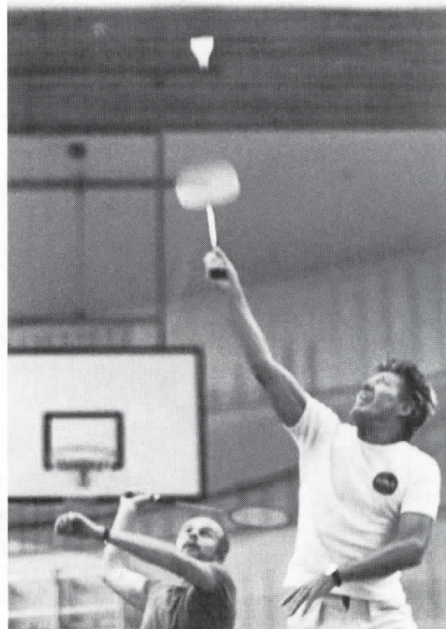
Saléns personal i träning med skivstång. I mitten en tröttkörd Bosse Lindfors från tank.

är av karaktären förebyggande vård, dvs en motionsklinik med läkare, idrottslärare och sjukgymnast. Här bedrivs i gruppform en rehabiliterande verksamhet. Den andra grenen, som kallas Svettis, är upplagd på motionsbasis och är alltså den del som handhar friskvården med motionsgymnastik till musik, motionsdans, m m. Verksamheten bedrivs i nära samarbete med företagshälsovårdscentraler och det är bl a från de ca 500 anslutna företagen som deltagarna kommer. Stockholms studerande är en annan målgrupp.

Saléns IF hoppas att genom denna uppläggning av verksamheten i motionslokalen kunna öka intresset för motion bland saléanställda.



Johan Holmsäter leder styrketräning.



Badminton är det vanligaste bollspelet bland motionärerna.

Salén sports centre

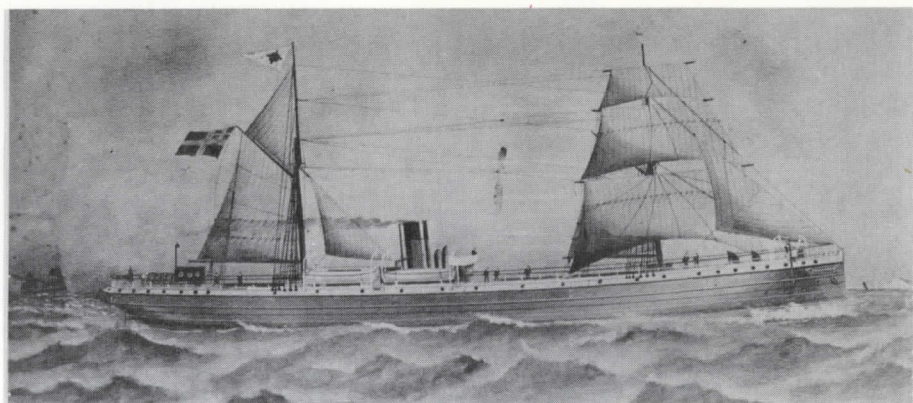
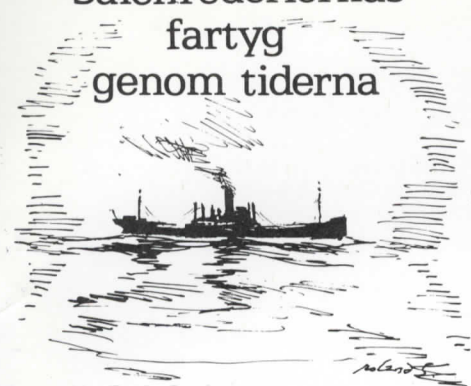
On September 11 the sports centre at Salén's new office building at Norrlandsgatan opened up with facilities for foot-ball, volley-ball, badminton, golf and tennis training as well as square dance.

The facilities are shared between the Salén staff, tenants in the office building and external companies.

The major part of the time available for Salén personnel is used for gymnastics.

All training is free of charge for Salén employees.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Emma under sin tid som Prince Oscar

No 10

Emma (1939–1940)

Ångfartyg, byggt 1868 av Schlesinger, Davis & Co, Newcastle.

Tonnage: 998 brt, 539 nrt, 1350 tdw.
Reg.nr.: 1445.

Byggdes för skeppsredare John West Wilson, Göteborg och döptes till *Prins Oscar* samt insattes i linjefart mellan Göteborg och England.

1882, såld till Ångfartygs AB Thule, Göteborg.

1894, april, inköptes fartyget av Ångfartygs AB Tirfing, Göteborg, men behöll namnet *Prins Oscar*.

Grundstötte den 8 maj 1904 nordost om Gran på resa Åhus—Galstström i ballast. Efter en tid bärgades fartyget och fördes till Oscarshamns Varv, där hon besiktigades. Därefter utbjöds hon på auktion den 9 juni 1904, men då inget antagligt bud avgavs återropades hon av Ångfartygs AB Tirfing för 27.600 kronor.

Prins Oscar lades nu upp och i oktober 1904 hörde en ny spekulant av sig. Det var skeppsredare John E. Olsson i Göteborg, som nu förvärvades fartyget. Det bogserades till Helsingborgs Varf, där det istandsattes och vid leveransen registrerades *Prins Oscar* på Rederi AB Transport (John E. Olsson), Göteborg.

Ännu en gång skulle fartyget råka ut för haveri. Den 31 maj 1914 kl. 9 em, då ångaren befann sig strax söder om Grisslans fyr på resa Stugsund—London med last av järn och trämassa, utbröt eld i kolboxarna. Fartyget sattes på land vid Furusund, men gled av grundet och gick till botten. Besättningen räddades.

1917, aug., lyckades Neptunbolaget bärga fartyget och det infördes till Stockholm för besiktning.

1917, 12 dec., såldes vraket på auktion för 204.000 kronor till disp. Erik Öberg, Stockholm, som omgäende vidare sålde det till E.K. Thorsson, Helsingborg.

1917, 28 dec., var det dags för ny försäljning. För 225.000:— inköptes vraket av H.L. Corfitzon, Helsingborg och det bogserades till Helsingborgs Varf för att istandsättas.

1918, sept., var fartyget färdigt och för 1.280.000 kronor såldes det till Rederi AB Ingvar (P. Ingvarsson), Malmö. Namnet ändrades till *Orvar*, men då det vid samma tidpunkt fanns ett annat svenskt fartyg med detta namn, ändrades det kort därpå till *Ingvar*.

1924, okt., rapporterades *Ingvar* vara såld till grekiska köpare, men av okänd anledning gick affären om intet.

1925, 13 maj, såld i stället för 49.000:— till maskinisten Klas August Andersson, Karlskrona. Namnet ändrades till *Ragnar*.

1939, nov., köptes så hela den Anderssonska flottan av skeppsredare Sven Salén, Stockholm. Namnet ändrades till *Emma* och fartyget registrerades på det nybildade Rederi AB Strim, Stockholm.

Den 3 juni 1940 var *Emma* på resa Hull—Brest med last av kol. Hon hade ankrat upp på The Downs utanför Dover i avvaktan på ytterligare order. Hon fick nu order att avgå till Cherbourg och sedan man lättat ankar försökte befälhavaren gå förom den för ankar liggande franska ångaren HEBE. Det bar sig dock inte bättre, än att *Emma* av den 5 knop starka strömmen fördes ned mot *Hebe* och lade sig tvärs för hennes stäv. Ett stort håll uppstod i *Emma*, som snabbt gick till botten. Besättningen räddades dock.

Sara (1939–1942)

Ångfartyg, byggt 1879 av W. Doxford & Sons i Sunderland.

Tonnage: 1126 brt, 702 nrt, 1500 tdw.
Reg.nr.: 4975.

Byggdes med namnet *Hawthorn* för Hopper & Crosby, Sunderland.
1887, såld till Crawford & Co, Grangemouth.

1895, såld till Edwin Jenkins & Co, Cardiff.

1909, jan., inköptes fartyget till Sverige av Rederi AB Torwald (Hugo Persson), Landskrona och fartyget fick namnet *Torwald*.

1924, 29 jan., såld på exek. auktion i Malmö till Rederi AB Mölle (H. Hansson), Mölle. Nytt namn blev denna gång *Heros*.

1933, feb., såldes fartyget, som legat upplagt i Åhus en längre tid, till maskinisten Klas August Andersson, Karlskrona, men hon fick behålla namnet *Heros*.

1939, nov., såld till Rederi AB Strim (Sven Salén), Stockholm och omdöpt till *Sara*.

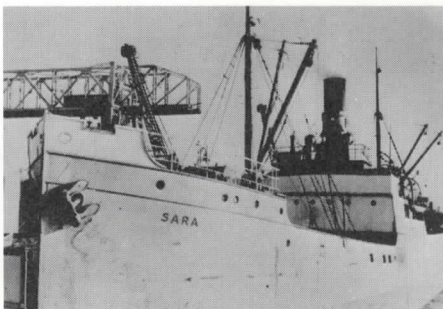
1942, mars, försåldes *Sara* till Rederi AB Ingman, Stockholm och omdöptes till *Ingvar*.

1947, 1 dec., trädde bolaget i likvidation och i maj 1948 övertogs fartyget av Rederi AB Framnäs (P. von Horn & Sten Grusell), Stockholm.

1951, dec., överfördes *Ingvar* på Rederi AB Torsten, Stockholm för en summa av 700.000 kronor. Hon hade då moderniserats och försetts med nytt maskineri.

Slutet för det nu ganska ålderstigna fartyget kom den 19 april 1957, då *Ingvar* på grund av tjocka hade ankrat upp i Wesermynningen med full last av stenkol från Bremen till Stugsund. Hon påseglades av det franska fartyget *Peru* och gick nästan omedelbart till botten. Besättningen räddades dock.

Vraket lyftes i juni 1957 och såldes för 258.636 kronor till Eisen & Metall A.G. i Hamburg för nedskrotning.



Salén-Nytt utkommer varje jämn månad i en upplaga av ca 7.500 ex. Hälften av upplagan distribueras till anställda och deras familjer, hälften till externa mottagare.

Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt.

Salén News is published every even-numbered month in about 7.500 copies. Half of them are distributed to employees and their families and half to external recipients. Contribution to Salén News are gratefully appreciated.

Vinterstugor att hyra

Salénrederiernas Personalstiftelse har för en längre period hyrt ett semesterhus i Dalarna, vilket står till förfogande för alla sjö- och kontorsanställda med minst två års anställningstid i Saléninvest, Salénia, Salénrederierna och SSAB. Huset får även disponeras av pensionärer från dessa företag med minst 5 års tjänstetid.

Huset ligger i Tällberg, närmare bestämt i Dalecarliaby, i anslutning till Hotell Dalecarlia. Huset är toppmodernt, består av tre sovrum med totalt sex bäddar, barkök och kombinerat mat- och vardagsrum samt veranda med utsikt över Siljan. Dusch finns det också liksom torkskåp, färg-TV och öppen spis.

Inom området finns lek- och bollplan, tennisbana, inom- och utomhuspool och motionsanläggning med bas-

tu. Vintertid finns skidspår av olika längd och svårighetsgrad, slalombacke med lift m m. Allt detta kan man använda sig av utan extra kostnad.

Stugan i Tällberg är tillgänglig hela året och kan hyras efter direkt hänvändelse till Kerstin Damberg. Under högsäsongerna vinter och sommar måste dock skriftlig ansökan göras, varefter bedömning sker efter samma regler som gäller för övriga stugor. Hyran är 100 kronor i veckan.

Vinterstugor finns dessutom att hyra i Sälen och Åre under följande tider: Sälen 1/1—28/4, dock ej vecka 8 och 9 Åre 3/12—28/4.

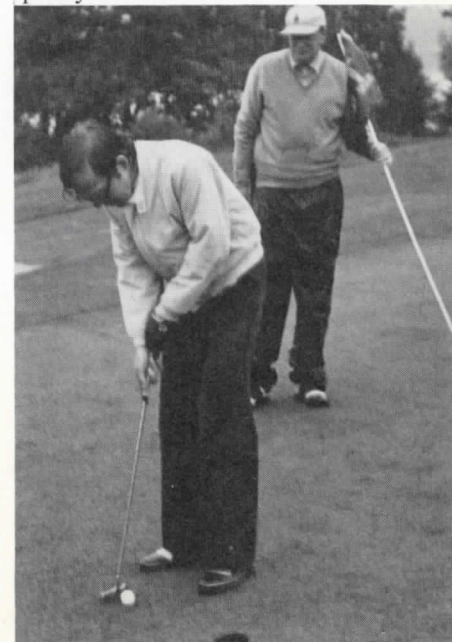
Tyvärr måste ansökan om att få hyra under dessa perioder vara inne *senast 1 november*.

Motionsdag på Malma

Den 26 augusti var ännu en malmadag arrangerad för anställda i Saléns och för tredje gången i rad drabbades den av ett miserabelt väder. Trots det mötte ca 75 tappra motionärer upp denna ruggiga dag.

Nästan alla kavade sig runt motions slingan. Familjen Pettersson, till viss del hemmahörande på Ekonomiavdelningen, visade sig vara outstanding. Även minigolfsen drog till sig ett stort antal deltagare. Banan var väl inte i bästa skick, så någon rekordnotering blev det inte. Familjen Andersson, även den till viss del hemmahörande på Ekonomiavdelningen, framstod även i år som den mest bollsinnade.

Till tennistävlingen stannade slutligen endast tre tappra kvar. Några återbud i sista stund höll på att ställa arrangementet totalt på huvudet. Pelle Pettersson, Eko, visade återigen sin spelstyrka och vann.



Regnet öste ner över golfarna. På bilden ses Bo Rammer och Claes-Henrik Zethelius på en av greenerna.

Salénrederiernas Personalstiftelse
Kerstin Damberg
106 09 Stockholm

1. Jag önskar stugan i vecka
2. Jag önskar stugan i vecka
3. Jag önskar stugan i vecka

Jag är anställd på
(företag, avdelning/fartyg)

Jag är pensionär

Namn
Adress
Postnr Postadress
Telefon

Salénmästerskapet i golf

Tävlingen ägde rum den 24 september på Wermdö Golfklubb. Poängbogejtävlingen vanns av Kaj Janérus, på andra plats kom Sven Orre och trea blev Lennart Lundh.

Segrare i slagtävlingen var Peter

Norlindh, tvåa Kaj Janérus och trea Lennart Lundh.

Giftskålen vanns av Hans Sverring, på andra plats kom Eva Ödner och på tredje plats Hillevi Zethelius.