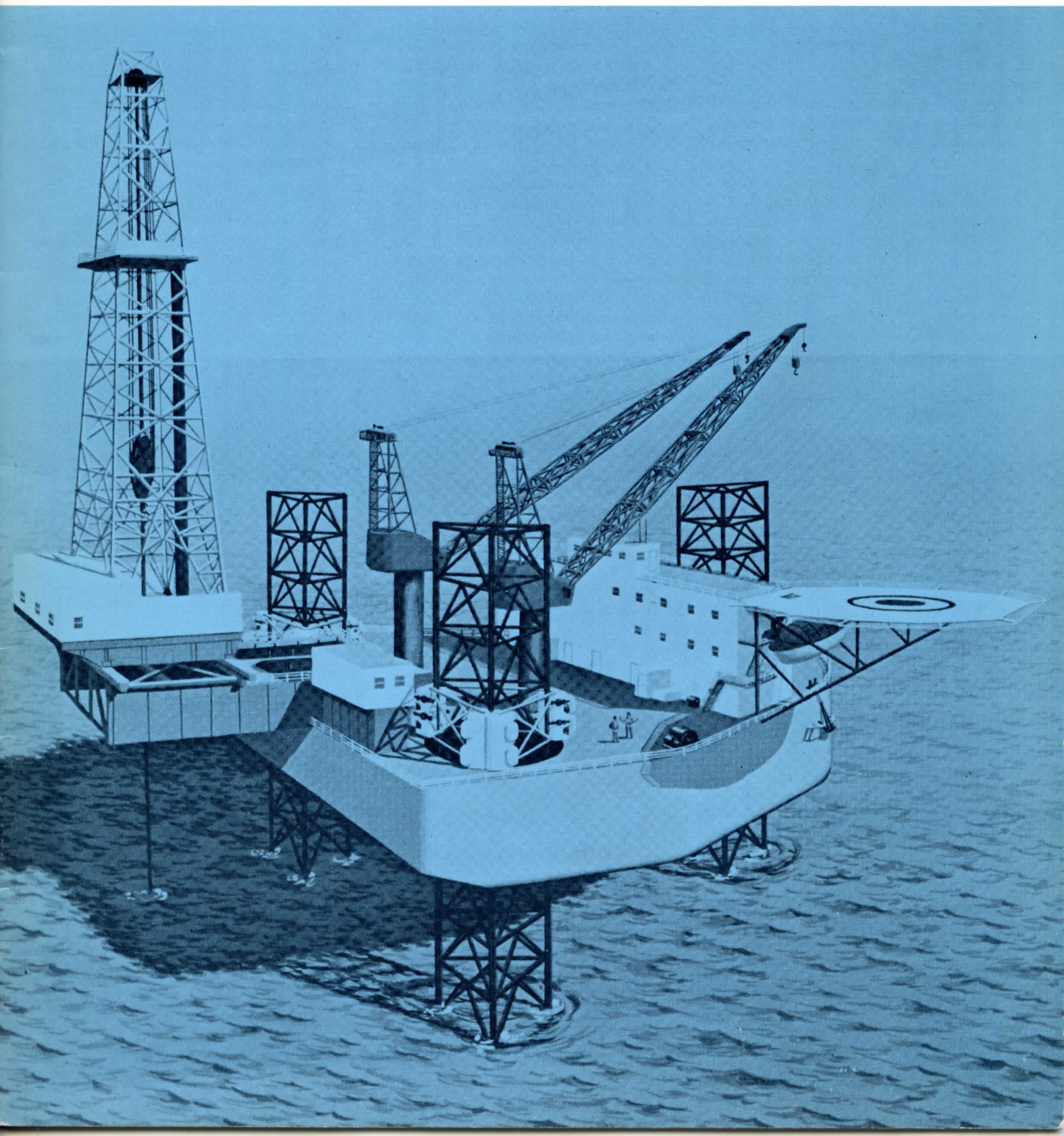


Salén-Nytt

Salén News No 3 1979



Avsevärd förbättring 1979

I samband med Saléninvests bolagsstämma den 16 maj framhöll VD Sture Ödner i en översikt att 1978 var det andra förluståret i rad för koncernen och som följd av de fortsatt dåliga marknaderna för torrlast och tank. Han betonade dock att utsikterna för 1979 pekar mot en avsevärd förbättring jämfört med 1978.

Resultatet för Salén Reefer Services torde bli gott även om en försvagning förväntas på grund av ökade kapitalkostnader för nyleveranser av kyl-tonnage. Torrlastrederiet kan ge positivt resultat efter kapitalkostnader såvida nuvarande marknad förblir fast. För tankrederiet är utvecklingen synnerligen svårbedömd. — Vi vet att lagren av olja i världen har sjunkit kraftigt och att efterfrågan på olja ökar. Förutsättningar finns med andra ord på efterfrågesidan för en uppgång på tankmarknaden. Samtidigt är produktionsbilden av olja oklar. Vad kommer att hända i länderna runt Arabiska Viken, som ju är av avgörande betydelse för oljeproduktionen i världen? Man kan endast göra gissningar. Marknaden för tanktransporter är dock idag betydligt mera optimistisk än förra året vilket återspeglas i en fördubbling av priserna på tankfartyg.

Beträffande övriga verksamhetsgrenar inom koncernen meddelade Sture Ödner att marknaden för oljeborr-riggar är fast. Salén & Wicander räknar med resultatförbättring under 1979 bl a genom ökad försäljning av Gunclean. För Toyota förutses en viss förlust i importledet på grund av den japanska valutans ogynnsamma utveckling. För Saltech har utvecklingen varit över förväntan och förutses bli fortsatt god.

Statsavtalet

Sture Ödner berörde även händelser under 1978 vilka varit av speciell betydelse för koncernen.

Diskussioner fördes med statsmakterna om åtgärder föranledda av sjöfartskrisen. — För vår del stod det klart att svårigheterna på tankmarknaden kombinerat med de snabba amorteringarna på våra stora tankfartyg skulle kunna bli ett hot mot koncernens likviditet inom något/några år om marknaden inte ändrades eller om ej åtgärder vidtogs. Bland annat förhandlades om en kombinerad försäljning av kyl- och tankverksamheten. En kraftig reduktion av koncernen skulle emellertid som deleffekt få en på sikt ogynnsam inverkan på den svenska betalningsbalansen och skapa sysselsättningsproblem. Vår egen uppfattning var dessutom att det var olyckligt ur ekonomisk synpunkt att tvingas till fartygsförsäljningar vid ogynnsammast tänkbara marknadsläge vad gäller fartygspriser.

En överenskommelse träffades därför i slutet av året med staten om ett finansiellt stöd till koncernen att utnyttjas om så erfordrades för i första hand refinansiering av amorteringar på koncernens tankfartyg, mot att Saléninvest behöll 18 fartyg under svensk flagg och kyl- och torrlastverksamheterna i **ungefär nuvarande omfattning.**

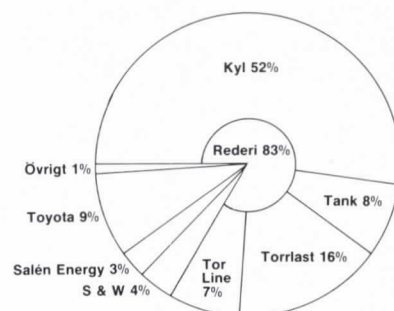
Saléns förde vidare under året diskussioner med statsmakterna om inköp och lagring av olja, då såväl oljepriser som tankfrakter var låga. Det är beklagligt för Sverige att statsmakterna ej förmådde fatta ett positivt beslut i detta ärende på samma sätt som bl a japanerna gjorde. Betydande belopp hade sparats till det svenska samhället om så skett och utförsäljningen av modernt tanktonnage hade blivit mindre.

Koncernens substans

Omkring 75% av koncernens anläggningstillgångar utgörs av fartyg. Genom att fartyg kan säljas på den in-

ternationella marknaden har ett rederi en betydande handlingsfrihet jämfört med exempelvis industriföretag med tillgångar i industrifastigheter. Trots 1978 års redovisade förlust på över 300 mkr uppgår det egna kapitalet och reserverna idag till ca 600 mkr eller till i stort sett samma belopp som vid årsskiftet 1977/78. Detta värde motsvarar ett substansvärde på omkring 500 kr per aktie efter avdrag för latent skatteskuld. Koncernen har dessutom positiva reserver i andra anläggningstillgångar, främst då oljeborrutrustningar, kontorsfastigheter och aktieinnehav. Fartygspriserna som naturligtvis är den tyngsta faktorn har i det närmaste fördubblats på tank och torrlast sedan mitten av förra året.

OMSÄTTNING SALÉNINVESTSKONCERNEN
PROCENTUELL FÖRDELNING 1978



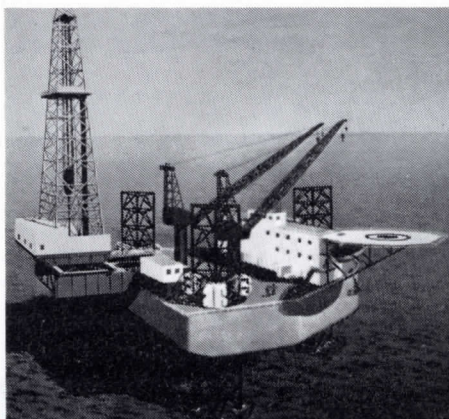
Konkurrenssituationen

Liberiaredarna som i praktiken omfattar alla våra konkurrenter i världen utom svenska redare har betydligt större möjligheter att hålla sin rörelse gående medan den svenske redaren dräneras på kapital och kan tvingas att sälja sitt tonnage.

Svenska rederier har tyvärr tvingats att realisera sina tillgångar för att klara ingångna engagemang. Därmed har vissa betydande rederier i praktiken försvunnit. Svaga utländska kunder till

Omslagsbilden

visar en borrhplattform av Friede & Goldman-typ. Salén Energy har beställt två sådana borrhplattformar att byggas på Götaverken Arendal. Leverans slutet 1980 och början 1981.



Cover picture

shows the Friede&Goldman type platform rig. Salén Energy has ordered two such platform rigs to be built at Götaverken Arendal. Delivery end 1980 and beginning 1981.

svenska varv som till skillnad från svenska rederier ej kunnat få fram egna pengar, har fått hjälp från Sverige med anstånd m m vilket inneburit att dessa rederier har överlevt. De har kvar sina fartyg medan svenska rederier försvunnit. Detta är ett mycket beklagligt resultat sett ur svensk synpunkt.

I detta sammanhang bör nämnas de *varningar* som rederierna under åren har framfört till statsmakterna om risken för en kraftig reduktion av den svenska handelsflottan. De utredningar som regeringen har tillsatt, flaggutredningen i mars 1973 och sjöfartspolitiska utredningen i juni 1977, har tyvärr ej lett någonstans. Någon svensk sjöfartspolitik finns ännu ej trots att utförsäljningen av svenskt tonnage och sysselsättningsminskningen varit betydande.

De motåtgärder som måste vidtagas är givna. Närmast till hands ligger att de svenska rederierna lägger en större del av sin verksamhet utomlands, i likhet med svensk industri, och behåller under svensk flagg endast kapitalintensiva fartygstyper och moderna rationella fartyg där det även av kostnadsskäl är motiverat att ha svensk flagg. På längre sikt torde det knappast finnas någon förutsättning för att rederierna med egna medel skall kunna subventionera svenskflaggade fartyg.

KONCERNENS OMSÄTTNING FÖRDELAD PÅ RÖRELSEGRENAR (Mkr)

	1978	1977
Kyldivisionen	1289,7	1257,5
Tankdivisionen	202,6	132,3
Torrlastdivisionen	381,9*)	317,4*)
Tor Line, andel	169,0*)	140,6*)
Salén & Wicander	93,8	108,6
Salén Energy	69,0	44,8
Toyota Autoimport	216,6	204,7
Sven Salén AB	11,3	8,2
Salén U.K.	8,8	8,1
Salén Technologies	3,9	—
Fastighets AB Oxen Större	16,5	—
Övrigt	12,7	7,2
Avgår internomsättning mellan ovanstående enheter	- 18,0	- 4,7
SUMMA	2.457,8*)	2.224,7*)

*) Inkl. omsättning belöpande på handelsbolagsandelar.

KONCERNENS RÖRELSERESULTAT* FÖRDELAT PÅ RÖRELSEGRENAR (Mkr)

	1978	1977
Kyldivisionen	121,2	164,5
Tankdivisionen	- 212,9	- 215,3
Torrlastdivisionen	- 105,8	- 90,2
Tor Line, andel	8,4	8,3
Salén & Wicander	0,9	6,1
Salén Energy	5,9	- 2,3
Toyota Autoimport	11,1	7,4
Sven Salén AB	2,5	0,3
Salén U.K.	0,7	0,1
Salén Technologies	- 0,1	—
Fastighets AB Oxen Större	13,0	—
Övrigt	- 7,9	1,0
SUMMA	- 163,0	- 120,1

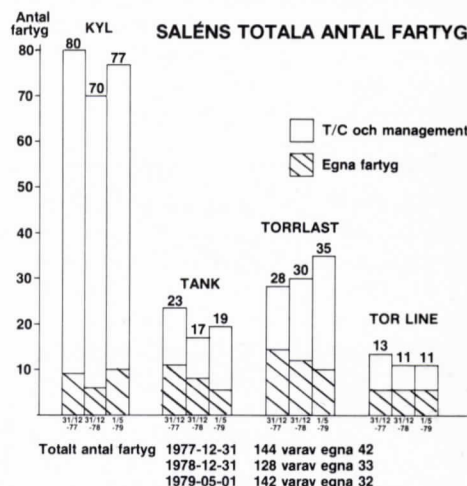
*) Inkl. extra planenliga avskrivningar och resultat vid försäljning av fartyg.

Omstrukturering av flottan

En fortsatt försäljning av Saléns svenskflaggade fartyg har ägt rum. Volymbortfallet har dock kompensrats med en ökad inhyrning av tonnage, vilket framgår av bilden som återspeglar förhållandet mellan inhyrt och eget tonnage åren 1977 och 1978.

Nya projekt

Avslutningsvis betonade Sture Ödner i sin genomgång att ansträngningarna inom Saléninvest nu inte längre enbart är inriktade på att överleva utan framför allt på nya projekt och utvecklingsmöjligheter.



Saléninvest General Meeting: Substantial improvement in 1979

Saléninvest's Managing Director, Sture Ödner, pointed out in a survey presented in connection with the company's Annual General Meeting on May 16, that 1978 was the second loss-making year in a row for the Group — due to the continued poor markets for dry cargo and tanker capacity. He emphasized, however, that prospects appear good for a substantial improvement in 1979.

Earnings by Salén Reefer Services will probably be satisfactory, even though some weakening is expected as a result of the increase in capital expenses for new deliveries of refrigerated tonnage. The Dry Cargo Division can produce a positive result after deduction of capital expenses, provided that current market conditions continue to prevail. Future developments for the Tanker Division are hard to assess, according to the Managing Director. World oil stocks have fallen sharply, he pointed out, and the demand for oil is increasing. The conditions exist, therefore, for an upswing on the tanker market. On the other hand, the picture as regards oil production is unclear. "However", he added, "the market for tanker transportation is considerably more optimistic today than it was last year, and this optimism is reflected in a doubling of prices for tankers".

Turning to other lines of operation within the Group, Sture Ödner said that the market for oil-drilling rigs was stable and that Salén & Wicander are expecting improved earnings during 1979, to which increased sales of Gun-Clean will contribute. A certain loss is forecast on the import side for Toyota, because of the unfavorable trend of the exchange rate for the Japanese Yen. Developments for Saltech surpassed expectations and are expected to remain favorable.

Sture Ödner also touched upon events in 1978 which were of particular importance for the Group. The crisis in the shipping industry was discussed with the Swedish government. "It was clear to us", Mr. Ödner explained, "that the difficulties facing the tanker market, together with the rapid amortization on our larger tankers, might develop into a threat to the liquidity of the Group within a year or two, unless a change took place in the market or unless remedial measures were taken. The negotiations with the government included a combined sale of the Reefer and Tanker operations".

An agreement was reached with the government at year end concerning financial support for the Group, to be used, if required, primarily for refinancing of amortization of the Group's tankers.

Group Assets

Mr. Ödner pointed out that approximately 75 percent of the Group's assets consist of vessels. Since vessels can be sold on the international market, a shipping company has considerable freedom of action compared, for example, with industries whose assets consist of industrial properties. Even though losses of more than Skr 300 m. were recorded in 1978, shareholders' equity and reserves now amount to Skr 600 m., he said, or approximately the same amount as at year end 1977. In terms of assets, this represents a value of approximately Skr 500 per share after deduction of latent tax liabilities. The Group also has real reserves in other fixed assets, mainly oil drilling equipment, office buildings and share holdings. The most important factor is the price of vessels. The prices of tankers and dry cargo ships

nearly doubled since the middle of last year.

The Liberian shipping companies — which in effect include all of Salén's competitors outside Sweden — have significantly greater possibilities to keep their operations afloat than Swedish companies do, the Managing Director said. The Swedish shipping companies can be and have been forced to sell their assets in order to meet existing commitments. This has caused certain important companies, in fact, to disappear.

Mr. Ödner recalled that the shipping industry warned the government over the years concerning the risk for a sharp reduction in the Swedish commercial fleet. Unfortunately, he commented, the investigations that the government has instituted have been unproductive.

In Mr. Ödner's opinion, certain obvious measures must be taken. First of all, the Swedish shipping companies, like Swedish industry, must shift the majority of their operations abroad. Only capital-intensive types of vessels and modern, efficient ships, for which there is also financial motivation, should be retained under the Swedish flag. Salén ships flying the Swedish flag have continued to be sold, Mr. Ödner said, pointing out, however, that the reduction in volume has been compensated for by increased leasing of tonnage, as can be seen in the accompanying illustration which reflects the relationships between leased and owned tonnage in 1977 and 1978.

In closing, Mr. Ödner emphasized that Saléninvest is no longer concentrating only on striving to survive, but mainly on finding new projects and possibilities for development.

Skandinavisk tankerpool bildad

Avtal har träffats beträffande bildandet av en skandinavisk pool för stort tanktonnage. Poolen kommer att omfatta elva 350.000 tons tankfartyg, av vilka fem tillhör Saléns, ett Kockums samt tre resp. två de norska rederierna Wind Tankers (Lars Krogh & Co A.S.) och Halfdan Ditlev-Simonsen & Co. Samtliga fartyg är byggda vid Kockums varv under perioden 1975—1978.

Avtalet träder i kraft så snart formella tillstånd erhållits från berörda svenska myndigheter. Poolsamarbetet har principiellt godkänts av fartygskreditgarantinämnden.

Poolen kommer att arbeta under

namnet Scandinavian Tanker Pool (STP) och ha sitt säte i Stockholm med Salén Tanker AB som pool-ledare. De deltagande rederierna kommer att vara representerade i pool-styrelsen och deras nuvarande organisationer kommer i största möjliga utsträckning att utnyttjas liksom hittills. Det direkta befraktningsarbetet kommer att ske både via Stockholm och Oslo.

Genom bildandet av STP sker en samordning av marknadsföring och operation av det anslutna tonnage, vilket bör leda till förbättrade resultat för de deltagande rederierna.

Salén Tanker AB har beslutanderätten beträffande befraktning av fartygen.

Aktiespararna på Saléns

Ca 140 medlemmar i Aktiespararna gjorde den 28 maj ett studiebesök på Saléns, varvid Sture Ödner gav en redogörelse för koncernens verksamhet och utsikter som till innehållet i stort sett överensstämde med redogörelsen vid bolagsstämman. Vid en efterföljande utfrågning deltog även Leif Appelgren, vice VD i Salén Energy.

Scandinavian tanker pool formed

An agreement to form a Scandinavian shipping pool for large tankers was signed on June 14 in Stockholm. The pool will consist of eleven 350,000 ton tankers, five owned by Salén, one by Kockum, three by Wind Tankers (Lars Krogh and Co. A.S. of Oslo) and two by the Norwegian shipowner Halfdan Ditlev-Simonsen and Co. All the tankers were built at the Kockum shipyard in Malmö, Sweden between 1975 and 1978.

The agreement will come into force as soon as formal authorization has been given by the Swedish Ships' Credit Guarantee Board.

The pool will be known as the Scandinavian Tanker Pool (STP) and will have its head office at Saléns offices in Stockholm. Managers of the pool will be Salén Tanker AB.

All members will be represented on the board of the pool. Chartering activities will be handled from both Stockholm and Oslo.

S & W enters new market

Salén & Wicander AB signed a contract with V/O Avtoexport in Moscow for delivery of a tow truck to the Russian transport company Sovtransavto in September or October. Discussions were opened concerning the possible shipment of additional units to the Soviet Union after the vehicle was demonstrated for civilian and military representatives in connection with the delivery. Made in Sweden by EKÅ Bärningsbilar AB, the tow truck has achieved a good international reputation. The towing equipment, mounted on a Volvo type F-10 truck chassis, was manufactured by Ekensbergs Mekaniska Verkstad, a subsidiary of Salén & Wicander.

Annual reports

The annual report in English for Saléninvest is available and may be required from Saléninvest AB, Public Relations, S-106 09 Stockholm.

The annual report in English for Salén Wicander is also available and may be required from Salén & Wicander AB, P.O. Box 1122, S-171 22 Solna.

S&W i ny marknad



Det är bärningsbilar av den här typen som S&W nu marknadsför i Sovjet.

Salén & Wicander har tecknat kontrakt med V/O Avtoexport i Moskva om leverans av i första hand en bärningsbil till det ryska transportföretaget Sovtransavto. Bärningsbilen är en helt svensk konstruktion som vunnit världsskytte.

Den är konstruerad och byggd av EKÅ Bärningsbilar AB på ett Volvo lastbilschassi av typ F-10. Bärningsutrustningen tillverkas av S&W-grup-

pens eget företag Ekensberg Mekaniska Verkstad.

Efter demonstration för såväl civila som militära representanter i samband med leverans i september/oktober har man redan nu diskuterat ett större antal enheter för leverans till Sovjetunionen.

Årsredovisning

Saléninvests årsredovisningar på svenska och engelska föreligger nu i tryck och kan rekvideras från Informationsavdelningen, Saléninvest, 106 09 Stockholm, eller på tel. 08/787 1000. Salén & Wicanders årsredovisning på

engelska är också klar och kan rekvideras genom hänvändelse till deras växel, tel. 08/98 06 80. Någon svensk upplaga av S&W:s årsredovisning har inte framställts.

Fraktmarknaden

(Vecka 23)

Kyl

Högsäsongen för kylmarknaden är nu över och vi kan konstatera att den blev betydligt kortare än vad som brukar vara normalt. Någon av orsakerna till detta är importbegränsningen av äpplen till Europa samt stora skördebortfall i Marocko.

För de kommande sommarmånaderna får vi räkna med en relativt svag marknad och vi har redan noterat avslut i nivå med förra sommaren.

Vårt eget sysselsättningsläge är förhållandevis gott men med prisutvecklingen på bunker-marknaden är det idag mycket svårt att ställa några säkra prognoser om sysselsättningen för de kommande månaderna.

Tank

Den vanligtvis inaktiva och låga marknad som brukar känneteckna våren och försommaren har inte infunnit sig i år. I stället råder en osäkerhet förorsakad av de tätt återkommande prisökningarna på råolja. Oljebolagen får svårare att planera för en påfyllning av de nu låga lagren, och får göra sina inköp så fort tillfälle bjuds. På tankmarknaden visar sig detta i plötsliga och korta efterfrågeökningar och därmed frakthöjningar. Marknaden har därför inte fallit till den botten nivå som brukar föregå uppbyggnaden av vinterlagren.

I AG har 250.000-tonnare betalats upp till WS 48 och 350.000-tonnare WS 37 trots en god tillgång på tonnage. I Medelhavet har frakten för 80.000 ton

pendlat mellan WS 90 och WS 150 och i Karibiska Havet betalas 35.000 tonnare med WS 275. Detta trots att uppläggningarna nu är nere i 20,5 miljoner dwt och att det i år bara har skrotats drygt 3 milj. dwt mot 8 milj. dwt för samma period förra året. Prisökningarna på bunkerolja får inte glömmas vid en jämförelse med förra årets fraktnivå. Denna uppgång som är på omkring US\$ 40 innebär en ULCC drygt 5 WS-poäng och på en 80.000-tonnare 11 WS-poäng.

Torrlast

De stigande frakterna som har setts på torrlastmarknaden i Atlanten den senaste tiden har under den gångna veckan stagnerat beroende på mindre aktivitet under en period av helgdagar både i Europa och USA, men man kan också notera en minskad efterfrågan. Mycket tonnage både handysize och panmax har fraktats för period 2-6 månader för att täcka redan gjorda spannmålsköp och kontrakt och det är för närvarande långa väntetider i argentinska och ryska hamnar. Därmed är tillgången på tonnage fortfarande begränsad och frakterna bibehåller en fast nivå. 25-30.000 tdw betalas \$ 8.000-8.500 för transatlantiska rundresor och panmax 60.000 tdw \$ 6.50 per tdw/månad. Dessa rater har frestat många redare att även överväga längre period upp till 12 månader och 60.000 tdw betalas \$ 5.25 per tdw/månad.

Fjärran Östern har dominerats av ett

överskott på tonnage och strejker i de större australiska hamnarna, vilket har hållit marknaden på en relativt låg nivå. Följaktligen har redare som upplever stigande frakter i Atlanten varit mycket motvilliga att gå dit och befракtare har tvingats betala ännu högre frakter för den destinationen. \$ 26 betalades för 50.000 spannmål från USA Golfen till Japan i maj och \$ 7.- per tdw/månad för 60.000 tdw som ballastar från Kontinenten. Pacific-marknaden har nyligen börjat en upphämtning och visar nu en avsevärd förbättring. \$ 5.75 per tdw/månad betalades nyligen för transpacific rundresa och \$ 5.50 för resa till Kontinenten med Tapiocabefraktare, båda för 60.000 tdw. 25-30.000 tdw får \$ 7.000-7.500 för rundresor och strax under 7.000 för hemresor. Den öppna marknaden domineras till stor del av spannmålsskeppningar från USA's västkust till Japan-Korea-Kina.

Den närmaste framtiden beror på om redarna med tidiga positioner kan upprätthålla senast gjorda avslut som begär lägre frakter på resebasis hellre än tidsbefraktnings, vilket har varit en trend den senaste tiden. Stigande bunkerpriser måste också tas med i beräkningen när man planerar för framtiden. Rykten om nya spannmålsuppköp av ryssarna kommer säkerligen att ha sin vanliga psykologiska effekt på marknaden och om storleken på uppköpen kan leva upp till sitt rykte kan vi se fram emot en ökad efterfrågan på tonnage, som därmed eventuellt kan förhindra en annars väntad nedgång över sommaren.

Freight Market

(Week 23)

Reefer

The peakseason for the reefermarket has now come to an end which means that the season was much shorter than usual. Some reasons for this, we believe, are import restriction of apples into Europe and big reductions of fruit from Morocco.

We are expecting a comparatively weak market during the coming summer-months and already now fixtures have been made at rates not above last year's low-season levels.

Fortunately we are ourselves still enjoying a satisfactory employment of our fleet. It is, however, very difficult to predict what will happen especially considering the uncertainty on the bunker market.

Tanker

The inactive and low market which usually occurs during spring and early summertime is noted for its absence this year. Instead uncertainty prevails due to frequent price increases on crudeoil. The oil companies find it more and more difficult to plan fill-up of today's low stocks, and have to buy as soon as oil is being offered. Shortlived and sudden demands are therefore experienced nearly every week resulting rate increases. As a result the market has not fallen to the rock bottom level which usually happens before the yearly build-up of winter inventories.

In Arabian Gulf a 250,000 tonner achieves

WS 48 and a 350,000 seize WS 37 in spite of good availability of tonnage. In the Mediterranean the rate for 80,000 tonners has varied between WS 90 and 150 and in the Caribbean WS 275 was paid to a 35,000 tonner. These rates have been obtained in spite of the fact that vessels in lay up are now down to 20.5 mill dwt and only 3 mill. dwt has been scrapped so far this year compared with 8 mill. dwt for the same period last year. However, comparing with last year's rate level one should not forget the bunker price increases. US \$ 40 up from last year's price level adds more than 5 WS-points to the break-even level of a ULCC and 11 WS-points on the 80,000 size.

Dry Cargo

The increasing freights seen in the Atlantic dry cargo market lately has now levelled off. It is much due to less activity during holidays both in Europe and USA, but one can also note a decreasing demand at present. A lot of tonnage has been fixed for period 2-6 months to cover grain purchases and contracts already concluded and there are presently heavy delays in Argentina and Russian ports, thus the supply of tonnage is still limited and freights maintaining a firm level. 25-30.000 tdw are being paid \$ 8.000-8.500 for transatlantic roundvoyage and panamax 60.000 tdw 6.50 per tdw/month. These levels have tempted many owners to consider even longer period up to 12 months and 60.000 tdw are paid \$ 5.25 per tdw/month.

The Far East has been dominated by a surplus of tonnage and strikes in the greater Australian ports which has kept this market at a comparatively low level. Consequently owners who are enjoying the Atlantic boom have been very reluctant to go there forcing charterers to pay even higher rates for this direction. \$ 26 was paid for 50.000 tons of grain from US Gulf to Japan in May and on time-charter 7 per tdw/month for 60.000 tdw ballast from the Continent. Pacific market has just recently started to pick up and is now showing healthy improvement. \$ 5.75 per tdw/month is recently paid for transpacific roundvoyage and \$ 5.50 for trip to Continent with Tapioca charterers, both for 60.000 tdw. 25-30.000 tdw are obtaining 7.000-7.500 for rounds and just below 7.000 for trip home. The spot market is to a large extent dominated by grain shipments out of US Westcoast to Japan-Korea-China.

The near future market will depend on whether or not owners with early positions can maintain "last done" in a clearly decreasing demand and with charterers holding for lower voyage rates rather than fix on timecharter which has been the trend lately. Booming bunker prices must also be taken into account when planning for the future. Rumours of new grain purchases by the Russians will most definitely have its usual psychological effect on the market and if the magnitude of the purchase lives up to the rumours we can look forward to increasing demand for tonnage which could possibly prevent an expected recession during the summer.

Saléns beställer tre nya borrhplattformar

Överenskommelse har träffats mellan Salén Energy och Götaverken Arendal om byggandet av två borrhplattformar av typ jack-up för leverans mot slutet av 1980 och i början av 1981. Kontraktssumman uppgår till ca 1/4 miljard kr. Kontraktet förutsätter godkännande av statliga myndigheter.

Den första plattformen (nb 917) kommer att ägas till 45 % av Salén Energy, till 30 % av Rederi AB Salénia och till 25 % av VBB (Vattenbyggnadsbyrån).

Den andra plattformen (nb 918) kommer att ägas till 75 % av Salén Energy och 25 % av Rederi AB Salénia.

Avsikten är att båda riggarna skall sysselsättas i Mexikanska Golfen, där Salén Energy nu opererar två plattformar.

De nu beställda plattformarna är av ny design, utvecklad av den amerikanska konstruktionsfirman Friede & Goldman, med vilken Götaverken Arendal har ett licensavtal. Plattformarna utmärks bl a av sin effektiva stålanvändning, som minimerar skrovvikten och ger rymligare förrådsutrymmen än andra plattformar av liknande slag. De kan operera i vatten på upp till 85 meters djup och kan borra till ett djup av 6.500 meter under havsbotten.

För Götaverken Arendal innebär ordern sysselsättning för ca 600 anställda under ett år.

Salén Offshore Drilling Co., ett dotterbolag till Salén Energy AB, beställde i början av maj en borrhplattform av jack-up typ vid Davie Shipbuilding Ltd, Quebec, Kanada. Plattformen, som byggs på licens från Marathon Le Tourneau i USA, är avsedd för max 75 m vattendjup och har kapacitet för borrning ned till ca 6.000 m. Leveransen beräknas ske i maj 1980.

Efter leveransen kommer plattformen att bogseras till Mexikanska Golfen, där den sannolikt kommer att sysselsättas under de närmaste åren. Plattformen kommer att finansieras medelst leasing från ett amerikanskt företag.

Saltech har erhållit inspektionsuppdrag i samband med byggnationen.



Vid förhandlingsbordet fr v Anders Ljunggren, Bo Benell, Göran Axell och Ove Englund, Salén Energy, och Johan Leffler, projektansvarig på Götaverken för de två riggarna, Rolf Bergstrand, chef för Arendalsvarvet, samt Hans-Petter Finne, chef för Arendalsvarvets off-shore sektion.

Sysselsatta enheter	Salén Energy's andel	Typ	Byggadsår
Salenergy I	23%	250 ft jack-up rig	1976
Salenergy II	75%	platform rig	1978
Beställda enheter			
Salenergy IV	50%	250 ft jack-up rig	1980
Salenergy V	45%	250 ft jack-up rig	1980
Salenergy VI	75%	250 ft jack-up rig	1981

Kreatur i lasten

Arlanda flygplats hade den 2 juni på morgonen celebert besök. Då landade nämligen en DC 707 tillhörigt Aero Uruguay på väg från USA till Moskva med en last bestående av avelsdjur - 65 kvigor och 38 ungtjurar. I planet fanns även veterinär och skötare. Planet mellanlandade på Arlanda för tankning och för att ta ombord sovjetiska navigatörer. Efter utlossning i Moskva lyfte planet med destinationen Luxemburg för att återinsättas på dess ordinarie route till Sydamerika.

Auero Uruguay är ett joint venture med Cargolux som delägare. Bolaget trafikerar regelbundet Luxemburg, Brasilien, Uruguay, Argentina och Chile. Vid vissa tillfällen utföres dessutom flygningar av tillfällig art som den ovan relaterade.

Three jack-up rigs ordered by Salén

Salén Energy has ordered two oil drilling platforms of the jack-up type from Götaverken Arendal (Swedyards) for delivery at the end of 1980 and the beginning of 1981.

Both rigs are expected to work in the Gulf of Mexico where Salén is currently operating two units.

Recently Salén Offshore Drilling Co AB placed an order for the construction of a 250 ft Cantilever jack-up drilling rig with Davies Shipbuilding Ltd., Quebec, Canada.

The platforms now ordered at Swedyards will be of a new design developed by the American construction company Friede and Goldman, for which Götaverken Arendal have a licence.

One feature of the design is the highly efficient steel utilization, which will minimize the total weight and allow more storage space than comparable platform designs.

The units are able to operate in water depths of up to 85 metres (250 ft) and the drilling equipment is designed for wells of 6,500 metres (20,000 ft).

The total cost of the three drilling rigs now under construction will be US\$ 70 million.

Salenergy II - blow out



Den 21 april 1979 tidigt på morgonen råkade borrhplattformen Salenergy II ut för en blow out, varvid gas, borrhningsvätskor m m okontrollerat började strömma ut genom rör och ventiler som stod i förbindelse med den gasförande formationen, där ett oförutsatt högt tryck om ca 1100 kp/cm² uppstått. Borrhningsdjupet var ca 3.500 m. Plattformen stod på 7,5 m vattendjup utanför Louisiana och borrhade för Mc-MoRan Exploration Co. Samtliga personer lämnade oskadda plattformen via de två motordrivna räddningskapslarna. Något senare fattade den utströmmande gasen eld, varefter borrhtoronet sjönk ihop på 12 minuter på grund av den starka hettan. Dieseloljan ombord antändes efter en kort stund. Borrh-rör sprutade ut ur hålet upp i luften.

Efter ca 13 timmar upphörde gasut-

strömningen, sannolikt på grund av att formationen föll ihop och tätade utloppet. Dessförinnan hade brandexper-ten Red Adair tillkallats men han meddelade att man inte kunde vidta några omedelbara åtgärder för att släcka branden eller stoppa gasutflödet.

Den del av stålkonstruktionen som fanns ovanför vattenytan blev helt utbränd och förvriden.

Besättningen på Salenergy II uppträdde helt korrekt och med stor sinnens närvaro trots den svåra situationen.

Ingen nämnvärd förorening av havsvattnet kunde konstateras i samband med olyckan.

Försäkringsersättningen för plattformen, som förklarats som totalförlust, täcker såväl värdet av plattformen som vinstbortfallet till dess en ersättningsplattform kan levereras.

S&W på Malma

Saléns härliga sommarparadis Malma på Värmdö var i maj platsen för Salén & Wicanders årliga vårfest. Fler-talet av de anställda vid Stockholmskontoret ställde upp och gynnades av det allra bästa vårväder.



På bilden ovan ses Janne Lundberg avtacka Marianne Lundkvist, som efter många års tjänst slutar i företaget. I mitten Anita Taylor. Bilden i v är tagen framför grillpaviljongen.

Foto: Lars Höckerstrand.

Positivt mottagande av Winter-fartygen

Kundernas första intryck av Winter-fartygen har nu kunnat summeras. Med tillfredsställelse kan konstateras att reaktionerna varit övervägande positiva.

Trots dåligt utgångsläge vid leveranserna och inkörningsproblem har fartygen fullgjort sina uppdrag med gott resultat.

Detta har kunnat uppnås genom att besättningarna på ett mycket förtjänstfullt sätt löst såväl de rent tekniska problemen som den PR-mässiga sidan mot kunderna.

Blowout destroys Salenergy II

The personnel aboard the Salenergy II escaped uninjured following a blowout on the drilling platform on April 21. The accident off the Louisiana coast destroyed all of the rig's steel construction above water level.

An unforeseen pressure build-up, measuring approximately 1,100 kp/cm², developed in the gas-bearing formation beneath the platform. The pressure sent gas and drilling liquid spewing uncontrollably into the air. Soon after the crew was evacuated, via two motor-driven rescue capsules, the gas ignited. Twelve minutes later the drilling tower crumbled due to the tremendous heat.

Despite the danger, no panic arose among crew members. The platform, which stood in 7.5 meter deep water, was drilling for the McMoRan Exploration Company. Drilling had reached a depth of approximately 3,500 meters.

No appreciable pollution of the sea water was reported as a result of the accident.

Winter ships well received

Customers have reacted positively towards Salén's Winter class ships, despite initial difficulties with delivery times and run-in problems. The ships have successfully completed their assignments, thanks largely to the crew's admirable resourcefulness in handling both the public relations and technical problems which arose.

Samarbete Saltech — Sjöfartsverket

Inför IMCO-mötet i juni hade Sjöfartsverket tillsammans med Salén Technologies gjort en detaljerad studie av möjligheterna att med lämpliga anordningar ombord på tankfartyg kunna förhindra initialutsläppet t ex vid en grundstötning. Studien visar på ett par lösningar som bedöms som praktiskt genomförbara på existerande tankfartyg utan kostnadskrävande ändringsarbeten. Åtgärderna är avsedda att kunna vidtagas ombord innan assistans från andra tankfartyg och landbaserad utrustning hinner fram.

I de studerade arrangemangen ingår åtgärder, dels i form av en viss handlingsberedskap som skall upprätthållas när tankfartyget går nära kusten, dels åtgärder för att omedelbart efter en

grundstötning snabbt skapa ett begränsat undertryck i lasttankarna så att lasten delvis "hänger" i däckets istället för att sjunka ner genom en skada i fartygets botten och dels åtgärder för att därefter överföra en del av lasten från skadade tankar till någon annan tank ombord som ej är helt full. De anordningar som fordras härför är relativt enkla och billiga. Praktiska prov med systemet planeras senare under året.

Förhoppningarna är att systemet genom sin enkelhet och sina möjligheter snabbt skall vinna tillämpning i praktiken på frivillig basis, utan att man behöver avvakta den tidsödande proceduren som dess inarbetande i internationella konventioner innebär.

Kundträff hos Torrlast

Den 10 maj hade Torrlast inbjudit sina befракterkunder till Salénhuset. Ett 60-tal mötte upp och fick se sig om i de nya lokalerna, varefter man samlades i Torrlasts kontorslokaler för för-

friskningar. Ett välkommet tillfälle för både torrlastare och gäster att lära känna varandra litet utöver de vanliga telefonkontaktarna.



Samlade runt modellen av Salénhuset fr v Ingvar Thörn, Malmexport, Per Rommer, Boliden, Ingmar Thörn, Domänverket, Allan Dahlberg, Torrlast och Göte Nilsén, Malmexport.

Marc Rich hyr hos Saléns

Fr o m maj månad finns i Salénhuset Marc Rich & Co AB, traders och mäklare med tonvikt på olja. Christer Jensen och Urban Cederborg utför än så länge hela styrkan på det svenska kontoret, ett av de 33 branschkontoren världen över.

Marc Rich & Co är ett internationellt handelshus grundat i februari 1974 med huvudkontor i Zug, Schweiz. Grundaren, Marc Rich, samt övriga delägare kom från ledande ställningar inom kon-

kurrerande bolag med liknande verksamhet.

Efter starten har en mycket kraftig expansion skett och idag är ca 500 anställda i bolaget världen runt.

Bolaget bedriver handel med råolja, tackjärn, koks, icke-järnmetaller, ferrolegeringar samt malmer.

Stockholmskontoret, som är det 32:a kontor som etablerats, har till uppgift att sköta bolagets affärer inom Skandinavien.

Saltech cooperating with Swedish Shipping and Navigation Administration

Prior to the meeting of IMCO in June, the Swedish Administration of Shipping and Navigation had completed a detailed study of the possibilities available, with the use of suitable equipment, for preventing oil discharges in the event, for example, of ships running aground. This study determined that one or two solutions are practicable for existing tankers, without costly modifications. The objective is to establish routine measures that can be carried out on board before the arrival of assistance from other tankers and land-based equipment.

The measures proposed included: establishing a certain "state of readiness" to be maintained whenever the vessel sails near the coastline; to create a limited negative pressure in the cargo tanks immediately after running aground so that part of the cargo "hangs" suspended from deck level, instead of falling through a hole in the bottom of the ship; and to subsequently transfer part of the cargo from damaged tanks to some other tank on board which is not filled to capacity. The equipment required for these actions is relatively simple and inexpensive.

Practical tests for the system are planned for later this year. Hopes are that the simplicity and feasibility of the system will mean that it will quickly be placed into practice on a voluntary basis. This would eliminate the time-consuming procedure involved in incorporating it into international conventions.

Marc Rich leases premises with Salén

The firm of Marc Rich & Co AB, traders and brokers, primarily in oil, moved into leased premises in the Salén headquarters building in Stockholm in May. Thus far, Christer Jensen (right) and Urban Cederborg make up the entire staff of Marc Rich's Swedish office, one of 33 branch offices around the world.

An international trading firm with headquarters in Zug, Switzerland, Marc Rich & Co has grown rapidly since it was established in 1974. It now employs approximately 500 persons in different parts of the world. The founder, Marc Rich, and other partners held leading positions in competing companies having similar operations.

Marc Rich & Co trades in raw oil, pig iron, coke, metals other than iron, ferrous alloys and ore.

The Stockholm office, the thirty-second to be opened, will handle the company's business operations in Scandinavia.



Nya order till Saltech

Under våren har Saltech fått en rad intressanta order från uppdragsgivare i bl a USA, Sydamerika, England och Kanada. Även på hemmaplan finns intressanta uppdrag som dessutom är av sådan art att ytterligare beställningar kan påräknas.

Som exempel på order och uppdrag som erhållits kan nämnas:

- För Scandinavian Trading är Saltech projektledare vid projektering och nybyggnad av en serie avancerade produkttankers nyligen kontrakterade vid polskt varv.
- För en latinamerikansk redare skall Saltech arbeta som teknisk projektledare vid projektering av självlossande cementfartyg med avancerad lossningsutrustning. Uppdraget innefattar bl a projektering, specificering, utvärdering av anbud från varv.
- För Canadian Marine Drilling Company — ett företag inom Dome Petroleum, Kanada — utför Saltech skrovinspektion i samband med nybyggnad av en isbrytare på S:t Johns Shipbuilding, Nova Scotia.
- För Amerada Hess Corporation, USA har Saltech levererat

system för underhåll, reservsystem samt manualer för lasthantering och "Crude Oil Washing".

- För Svensk Kärnbränsleförsörjning, SKBF, har Saltech fått ytterligare uppdrag. Bl a skall nu kollisions- och flytbarhetsstudier samt riskanalyser i samband med haveri utföras.
- För utredning tillsatt av svenska regeringen skall Saltech utföra konstruktionsstudier på tankfartyg för petroleumtransporter inom svenska vatten, utrustade med speciella arrangemang för undvikande av oljeutsläpp.
- För statens råd för Byggforskning skall Saltech utreda ett alternativ för uppvärmning av grupphusbebyggelse med utnyttjande av dieseldriven värmepump.

Göran Axell, vice VD i Saléninvest:

— Tack vare en unik teknisk kompetens har Saltech på kort tid lyckats skaffa sig gott anseende ute i världen och en position inom det marintekniska området. För underhåll och vidareutveckling av koncernens egen fartygsflotta och nya projekt är Saltechs kunskande av stor betydelse.

Australienbesök hos SRS



En delegation från Australian Meat & Livestock Corporation (AMLC) har nyligen besökt Europa. På genomresa i Sverige blev det även tillfälle till ett lunchsammansammanträde hos Saléns.

Fr v Ordföranden i AMLC, R.G. Jones, Mats Ruhne, VD i Salén Reefer Services, och T. H. Bryant, AMLC.

Australians at Saléns

A delegation from the Australian Meat & Livestock Corporation (AMLC) has recently been travelling in Europe. When passing Sweden the party visited the Salén premises and during a lunch meeting AMLC and Salén Reefer Services enjoyed most interesting talks.

The picture shows from the left the chairman of AMLC, Mr. R. G. Jones, Mr. Mats Ruhne, SRS, and Mr. T. H. Bryant, AMLC.

Crop of new orders for Saltech

Saltech, the technical consulting and project management company within the Saléninvest group of Sweden, announces the following new orders.

Scandinavian Trading (subsidiary of Beijerinvest)

Project management for a series of advanced product carriers being built in Poland.

Cementos Anahuac of the Gulf of Mexico

Project management including the design, specification, evaluation of tenders, purchasing assistance, approval of plans submitted and building supervision for selfunloading cement carrier.

Canadian Marine Drilling Company

(subsidiary of Dome Petroleum)

Inspection of an icebreaker's hullstructure during building in Nova Scotia. The 7,000 dwt 16,000 HP ship will be the second most powerful icebreaker in Canada and engaged in drilling activities in the Canadian Arctic.

Amerada Hess Corporation (USA)

Maintenance, administration and spare-part control systems, together with cargo handling and crude oil washing manuals for two VLCCs. Saltech has also carried out trouble shooting, maintenance and surveys on electrical and automation systems for these vessels.

Swedish National Council for radioactive waste

Following exploratory work and ship design carried out in 1978, Saltech has been commissioned to conduct collision and floatability studies as well as risk analysis for a ship which is to carry radio active waste and used nuclear fuel.

Swedish government

Saltech has been asked to carry out a design study for tankers having special arrangements to avoid oil pollution of sensitive environment to transport petroleum products.

Swedish governmental organisations for the promotion of research and development

Saltech is carrying out a number of assignments for these organisations. These include a project for energy conservation which use diesel-driven heat pumps for centrally heating groups of private houses.

Swedish Shipowners Association

A technical committee of the association is to use the computer follow-up system of Saltech's maintenance administration system in order to establish a data bank on ship failure reports breakdowns and maintenance statistics.

Tor Anglia tillbaka hos Tor Line

För tre år sedan såldes Tor Anglia till det italienska rederiet Trans Tirreno och har sedan dess gått i trafik i Medelhavet. Men från oktober i år är hon tillbaka hos Tor Line, som tillsammans med Fred Olsen Bergen Line (FOBL) chartrat henne på två år.

Den växande resandeströmmen har gjort det nödvändigt att utöka passagerartonnaget på Nordsjön och Tor Anglia kommer alltså att under vintern gå i trafik mellan Göteborg, Kristiansand i Norge och Newcastle.

För Göteborgs del handlar det om två anlöp i veckan fram till mitten av maj 1980, vilket ger bland de svenska vintersportturisterna möjlighet att ta båten till den norska fjällvärlden. Restiden Göteborg—Kristiansand är ca 7,5 timmar och resan Kristiansand—Newcastle tar ca 18,5 timmar. Tor Lines höst- och vinterprogram kommer att innehålla olika paketarrangemang för resor till Kristiansand och Newcastle.

Från mitten av maj 1980 sätts Tor Anglia in på routen Göteborg—



Amsterdam, vilket innebär att antalet seglingar ökas från två till fyra per vecka.

Tor Lines övriga passagerartrafik kommer att löpa som vanligt.

Tor Anglia är på 7.338 bruttoton, tar 820 passagerare, 120 bilar och 350 längdmeter containers. Hon kommer att fräschas upp inombords och får bland en ny tax-free-butik av självbetjäningstyp. Besättning på brygga, däck och i

maskin blir italiensk — för övrigt svensk eller norsk.

Tor Anglia returns to Tor Line

Three years ago Tor Anglia was sold to the Italian shipping company, Trans Tirreno and placed in traffic in the Mediterranean. But beginning in October this year she returns to Tor Line, which together with Fred Olsen Bergen Line (FOBL) has chartered the ship for two years.

The growing stream of traffic in the North Sea has made it necessary to increase passenger tonnage. Tor Anglia will also be placed in traffic between Gothenburg, Sweden, Kristiansand, Norway, and Newcastle in Great Britain during the winter season.

Beginning in the middle of May 1980, Tor Anglia is to be added to the Gothenburg-Amsterdam route, which will increase the number of sailings from two to four per week.

Tor Lines' other passenger traffic will operate as normal.

Tor Anglia is 7,338 gross tons, can carry 820 passengers, 120 automobiles and 350 linear-meter containers. The bridge, deck and engine-room crew will be Italian and remaining crew members Swedish or Norwegian.

Siwertell wins Mexican order

Fertilizantes Mexicanos S.A. (FERTIMEX) in Mexico recently placed an order for two ship unloaders for the discharging of phosphate and potassium chloride with Siwertell, Bjuv, Sweden.

The unloaders will be delivered in the beginning of next year and will be located at Fertimex's new fertilizer factory in Pajaritos, Coatzacoalcos on the Mexican east coast.

Each unloader has a capacity of 550 tonnes per hour of phosphate and is dimensioned for vessels of maximum 40,000 dwt.

The receipt of the order, after tough international competition, has strengthened Siwertell's position as one of the leading manufacturers of continuous unloaders for phosphate.

Siwertell has also delivered a ship unloader to Superfos A/S, Fredricia, Denmark and the port of Landskrona in Sweden.

Additionally, a facility for Babcock Moxey in England is ready for shipment and an unloader for the port in Sibenik, Yugoslavia is under manufacture.

All the above unloaders are to be used for phosphate and are based on the patented Siwertell system.

Mexikansk order till Siwertell

Fertilizantes Mexicanos S.A. (Fertmiex) i Mexico har nyligen placerat en order hos Siwertell i Bjuv på två fartygsslossare för lossning av råfosfat och kaliumklorid.

Lossaren skall levereras i början av nästa år och kommer att placeras vid Fertimex's nya gödningsfabrik i Pajaritos, Coatzacoalcos på den mexikanska östkusten.

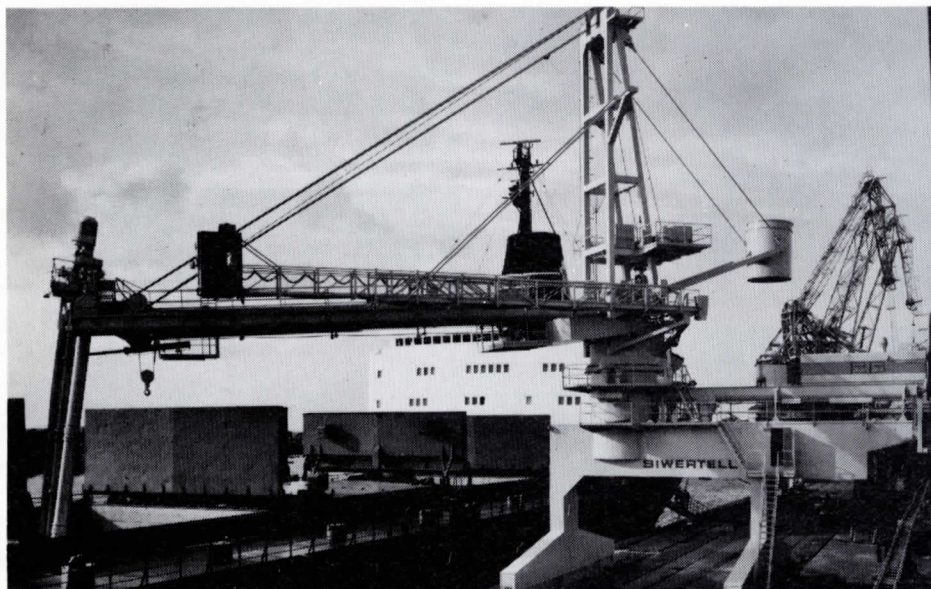
Vardera lossare får en kapacitet på 550 ton/tim råfosfat och dimensioneras för en fartygsstorlek på max. 40000 dwt.

Ordern togs i hård internationell konkurrens och Siwertell har härigenom

stärkt sin position som en av världens ledande tillverkare av kontinuerliga lossare för råfosfat.

Tidigare har Siwertell levererat en fartygsslossare till Superfos A/S, Fredricia, Danmark och en till Landskrona Hamn i Sverige. Ytterligare en anläggning för Babcock Moxey i England är klar för skeppning och en lossare för hamnen i Sibenik Jugoslavien är under tillverkning.

Ovanstående lossare är avsedda för råfosfat och är alla baserade på det patenterade Siwertell-systemet.



Lossningsanläggningen i Landskrona.

Välbesökt Salén-monter på Norshipping

Vid den nyligen avslutade Norshipping utställningen i Oslo besöktes Salén & Wicander-montern av en mängd intresserade besökare och branschfolk inom shipping från hela världen.

Särskilt intresse rörde Salén & Wicander Marin AB:s produkter Gunclean tankrengöringssystem och Gas Sampling för gasmätning, liksom Marin Miljöprodukterna Neptumatic reningsverk och oljehaltmätaren Oil Pollution Monitor.

Även Salén Technologies utställning väckte stort intresse och ledde till en rad intressanta kontakter.



Industriminister Erik Huss, som besökte montern tillsammans med kronprins Harald, i samtal med Jan-Åke Lindstedt t.v. och Hans Göran Eriksson t.h. över ämnen oljeförorening och havsmiljövård i samband med Gunclean- och Gas Sampling-produkterna.

Saléns köper tankar i Polen

Saléns har övertagit ett kontrakt tons produkttanker att byggas vid från Scandinavian Trading på en 38.000 polskt varv. Leverans skall ske 1982.

Ny koncernbroschyr

En ny koncernbroschyr för Saléninvest har framställts och är under distribution till koncernens dotterbolag, fartyg och utlandskontor m fl. Den kan

även rekvireras från Informationsavdelningen, Saléninvest, 106 09 Stockholm, tel. 08/787 1000.

Beröm till semesterfirare

Redaktören för denna förträffliga tidning frågade mig nyligen om jag hade något som jag skulle vilja ha framfört genom tidningen. Det har jag. Det innebär beröm till en hel del av våra anställda ombord såväl som på kontoret.

Kerstin Damberg och jag har omväxlande under en följd av år haft nöjet att ordna med "uthyrningen" av Personalstiftelsens stugor sommar och vinter. Totala antalet stugveckor under dessa år rör sig om tusen sommarveckor och tvåhundra-femtio vinterveckor.

Enligt de "instruktioner" som vi sänt ut till alla gäster skall stugorna lämnas i väl städat skick. Det har varit oss en mycket stor glädje att

kunna konstatera att denna anmodan följts i praktiskt taget varenda fall. Undantagen har varit försvinnande få.

Vi har inte vågat bedöma varför det är på detta sätt, men däremot har vi flera gånger sagt oss att vi skulle vilja tacka våra gäster och detta är härmed gjort.

Med hjärtliga hälsningar

Bo Burendahl



Salén display at Norshipping scores success

The Salén & Wicander display at the recent Norshipping exhibition in Oslo attracted interested visitors and shipping associates from all parts of the world. Salén & Wicander Marin AB's Gunclean tank cleaning system and its Gas Sampling system for measurement of gas aroused a great deal of interest, as did the Marine Environment products, the Neptumatic waste water treatment systems and the Oil Pollution Monitor.

A number of worthwhile contacts were established at the Salén Technologies exhibit, which also attracted a considerable amount of attention.

The picture shows Minister of Industry Erik Huss visiting the Salén display together with Crown Prince Harald of Norway. Mr Huss is discussing oil pollution and the preservation of the marine environment with Jan-Åke Lindstedt (left) and Hans Göran Eriksson (right), in connection with Gunclean and Gas Sampling products.

Salén buys tanker in Poland

Salén has bought a contract from Scandinavian Trading for a 38,000 tons product tanker to be built in Poland. Delivery in 1982.

Saléninvest booklet

A 28 page booklet describing the Saléninvest Group has recently been produced and may be requested from the Information Department, Saléninvest, S-106 09 Stockholm.

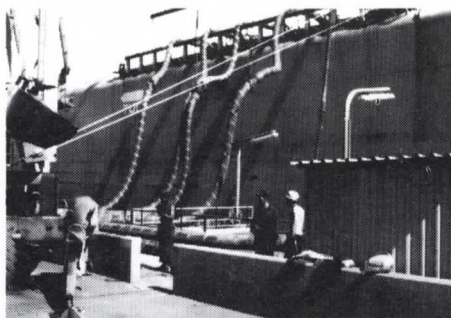
Skickligt genomförd läktring

I Saldanha Bay 55 nautiska mil norr om Kapstaden genomförde Saléns tankfartyg Sea Scout om 256.000 tdw under tiden 9 - 11 april en uppmärksammas läktring. Från den liberianska tankern Ogden Sungari, som råkat ut för maskinhaveri, överfördes 236.000 ton råolja till Sea Scout, delvis under svåra förhållanden, utan att en droppe olja spilldes på kajen eller i havet. Efter genomförd läktring avgick Sea Scout med lasten till Lyme Bay och Rotterdam.

Kapten Karl-Evert Ström på Salén Tanker AB deltog i hela operationen och berättar här hur den förlöpte.

Ogden Sungari befann sig utanför Östafrika i höjd med Mombasa när maskinhaveriet inträffade - varmgång i lågtryckturbinens lager samt haveri på buntlagret. Fartyget som tillhör Ogden Marine Inc., New York, var på resa från Arabiska Viken till UK/Kontinenten. Resan fortsattes med reducerad fart mot lämplig plats för lossning till annat fartyg och därefter varvsbesök. Ogden Marine gav mäklarna i New York i uppdrag att inhysa lämpligt fartyg för att överta Ogden Sungari's last och resa.

Samtidigt befann sig Sea Scout på resa i ballast från Canaport till Arabiska Viken för order. Sea Scout stoppade upp "off Cape Town" vid middagstiden den 2 april för personalskifte och posthämtning. Befraktarna på Salén Tanker var inte sena att offerera Sea Scout som lämpligt fartyg i passande position. Med erfarenhet från tidigare utförda "ship to ship transfers" utanför Bahrain och i Lyme Bay ansågs den aktuella läktringen som mycket lämplig för Saléns. Två dagar senare tidsbefraktades så Sea Scout av Ogden Marine och fartyget destinerades till Saldanha Bay, belägen 55 nautiska mil nord om Kapstaden.



Dockkranen justerar slangarna när dessa dras från ena sidan av dockan till den andra alltefterson fartygens djupgåenden ändras.

Ogden Marine förhandlade med Department of Transport i Johannesburg samt hamnmyndigheten och erhöll tillstånd att läktra Ogden Sungari's last med fartygen förtöjda på var sin sida av hamnens oljepir. Läktringsutrustning och personal för riggning av denna inhyrdes från lokala firmor.

Brandförsvar, oljebekämpningsberedskap och vaktpersonal hölls i enlighet med för läktring gällande bestämmelser. Brandkår, polis och kustbevakning ställde personal och utrustning till förfogande.

Sea Scout anlände till Saldanha Bay den 6/4. I väntan på Ogden Sungari riggades all utrustning som slangar, "bubble screen" etc. När Ogden Sungari anlände den 9 april var allt klart för koppling. Läktringen av lasten om 236.000 ton råolja påbörjades den 9/4 och den 11/4 var all last överförd till Sea Scout som avgick samma dag mot Lyme Bay och Rotterdam för lossning.

Hela läktringen gick i stort sett problemfritt, men den 11 på morgonen kom sydvästlig dyning in i hamnen med syd-



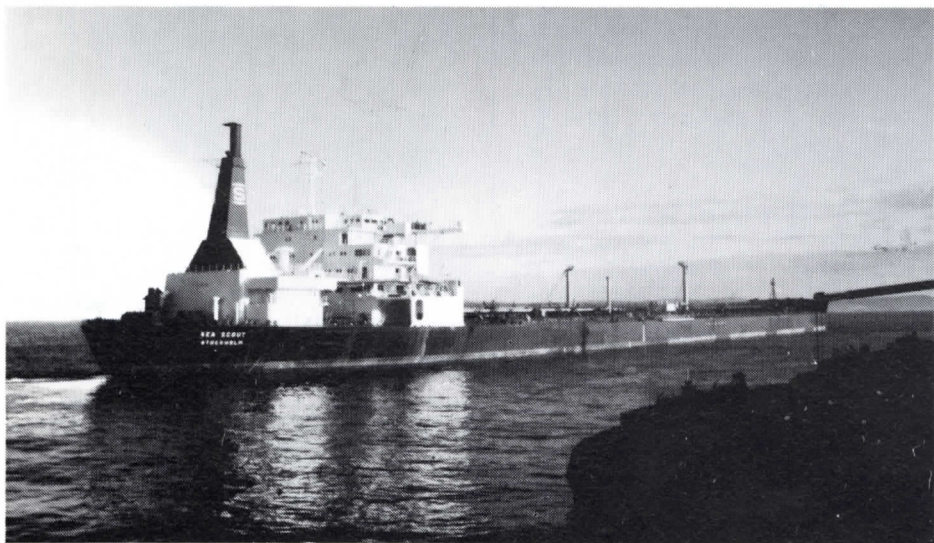
Mr. H. Millard, American Bureau of Shipping, var den som ansvarade för alla de formaliteter som måste ordnas innan läktringen kunde komma till stånd. Han flankeras på bilden av kapten P.R. Kaanan, Shell S.B.M., Durban, och Mr. Olsén (i vitt), teknisk inspektör på Ogden Marine.

västvind, varvid många förtöjningar brast. Påpassliga besättningar och bogserbåtar redde dock upp situationen.

All utrustning, hamnavgifter, beredskap, försäkringar och lotspengar resulterade i en sluträkning på 1.132.800 kr motsvarande 4.80 kr per läktrat ton.

Annorlunda uppgifter för tankfartygen, uppgifter som passar modernt utrustade fartyg med kunniga och framåt besättningar är, som i det här relaterade fallet, i dagens fraktmarknad av betydande värde.

Karl-Evert Ström



En väl lastad Sea Scout lämnar Saldanha Bay

Ship to ship transfer

When the Liberian tanker Ogden Sungari ran into engine trouble in Saldanha Bay, 55 nautical miles north of Cape Town, in April, Salén's 256,000 dwt tanker Sea Scout came to the rescue. Working under difficult conditions at times, the Sea Scout transferred 236,000 tons of raw oil from the stricken ship to its tanks without spilling a drop. It then transported the oil to Lyme Bay and Rotterdam.

When the breakdown occurred, the Ogden Sungari was sailing off the coast of East Africa, in line with Mombasa. The ship was enroute from the Arabian Gulf to the United Kingdom and the Continent. At the same time, the Sea Scout, carrying only ballast, was sailing from Canaport to the Arabian Gulf.

Because of Salén's earlier experience with ship-to-ship transfers off the coast of Bahrain and in Lyme Bay, the vessel was considered capable of performing the job. Two days later the Sea Scout was time chartered by the Ogden Marine, destination Saldanha Bay, north of Cape Town.

The entire transfer was accomplished relatively problemfree.

Bra förslag gav USA-resa

Inom rederiorganisationen i Stockholm finns två förslagskommittéer, en för sjögående och en för kontorsanställda. Den förstnämnda har verkat några år, medan kommittén för landanställda är bara några månader gammal. I det dubbla syftet att dels öka intresset för förslagsverksamheten, dels fånga upp idéer om kostnadsbesparingar och rationaliseringar, beslöt kommittéerna att gemensamt gå ut med en förslagskampanj under tiden december 1978 - mars 1979.

Utöver att varje förslag skulle behandlas på normalt sätt med åtföljande belöningar i form av kontanter, utsattes som extra lockbete att en lottning skulle ske mellan de belönade förslagen, där vinsten skulle utgöras av en studieresa till USA för två personer. Under den tid kampanjen varade inkom sammanlagt 21 förslag, av vilka 13 blev belönade. De utbetalade belöningarna har legat mellan 300 kr och 2.000 kr. I ett fall bestäms belöningen senare.

De inlämnade förslagen har varierat. Som exempel kan nämnas

- inför spärr eller tidsbegränsning på telefonerna utom 08-området med vissa undantag
- slopa maskinutskriften av blanketter och godtag handskrift
- använd förtryckta meddelandebblanketter i större utsträckning
- lär alla chefer att använda diktafon
- inför kod vid telexskrivning
- utnyttja specialrabatter i större omfattning vid resor
- utbytt pappersmuggar mot egna porslinsmuggar
- minska antalet cirkulär och använd anslagstavlor i stället



Fr v Agneta Uhlén, Sture Ödner, Bo Burendahl, ansvarig för lottdragningen, samt Ann-Katrin Nilsson som drog lotten.

- skaffa permanenta hotellkontakter i Stockholm och i de större städer där vi reser mest
- flytta ventil på ledning till separator-tank
- nykonstruktion av vattenlås för att eliminera stopp i dräneringssystem
- komplettering med rörförbindelse i brännoljesystem
- ett antal program för ombord befintlig minidator för att därigenom underlätta fartygens navigering och framförande.

Avsikten är att de belönade förslagen successivt skall komma till utförande. I många fall har för övrigt så redan skett. Förslagskommittéerna har förhoppning om att som bieffekt också öka kostnadsmedvetandet hos de anställda.

De som inlämnat och belönats för förslag var följande:

Valter Axelsson, Arne Eriksson, Ronny Eriksson, Hans Hermansson, Eivor Hultman, Sven A Jansson, Marion Lennefeldt, Ulvi Paff, Sven-Olof Petersson, Onni Sato-Hunsala, Carina Segerström, Agneta Uhlén och Ingrid Wretman.

Vid en firmafest som avhölls den 18 maj i närvaro av 225 anställda verkställdes lottning bland de belönade 13 förslagen. Resultatet härav blev att koncernchefen Sture Ödner kunde gratulera Agneta Uhlén, sekreterare på Torrlastrederiet, för att hon vunnit den extra belöningen om studieresa till USA. Agneta funderar nu på vad hon helst vill lära sig och vart hon helst vill fara.

Minidatorer ger besparingar

Sjökapten Sven Jansson vid Fartygsdrift har föreslagit användning av minidatorer för avancerade systematiska beräkningar vid reseplanering ombord och vid operation av fartyg iland. Kring denna idé har sedan Sven Jansson utarbetat ett antal dataprogram för en vald räknemaskin typ Hewlett Packard, HP 97. Han har även utarbetat och lett ett antal kurser i denna teknik, anordnade för främst däcksbefäl i Winterfartygen i samband med att dessa utrustades vid resp. byggnadsvarv. Resultatet av den introducerade beräkningsmetodiken är självklart beroende av en mängd svårbedömbara faktorer, men metoden beaktar flera

parametrar, som man tidigare ej kunnat tillräckligt bra kvantifiera, såsom trim, överladdades kapaciteter, vattendjup, girradier etc., varför metoden otvivelaktigt kan ge mycket stora ekonomiska besparingar om den ges ordentlig spridning inom Salénflottan. Förutom direkta bunkerbesparingar kan ju ett riktigt hanterande av fartyget med dess maskineri ge underhållsreduceringar genom jämnare och mera harmonisk drift.

Prissummans storlek för Sven Janssons förslag, vilket ingår i Saléns förslagstävling, kommer att bestämmas vid senare tillfälle.

Minicomputers produce savings

Captain Sven Jansson of Ship Propulsion suggests using minicomputers to make advanced systematic calculations when planning voyages onboard and operating docked ships. Mr. Jansson has worked out a number of computer programs based on this idea, for use with the Hewlett Packard HP 95 data processor chosen for the purpose. He has also developed and led a number of courses in this technique, arranged primarily for ship's officers on Winterclass vessels being outfitted at shipyards.

Obviously, the results of the method of calculation, which has already been introduced, depend on numerous factors that are hard to judge. Nevertheless, the method takes a number of parameters into consideration which until now were difficult to quantify satisfactorily — trim, the capacities of superchargers, and water depth, for example.

The method can unquestionably provide very sizeable savings if put into sufficiently widespread use within the Salén fleet. In addition to producing direct savings, proper use of this equipment in ship management can reduce maintenance costs by assuring more uniform and harmonious operation.

Squid-party i Tokyo



Interoceans president S. Kitamura hälsade gästerna välkomna. På bilden ses Mr Hisazaki, Interocean, Mr Masuda och Mr Ishizuka, Hosho Trading Inc.

Salén Reefer Services (SRS) transporterar betydande mängder bläckfisk till Japan. En speciell sort, squid, fångas förutom i Japan i Nya Zeeland, Argentina och östra Kanada. Den årliga konsumtionen i Japan är ca 500.000 ton.

Nyligen hölls i Tokyo ett party för omkr 50 importörer av squid från östra Kanada arrangerat av Interocean Shipping Corp och Elliott Shipping Company, Gloucester, Massachusetts. Deltagarna fick möjlighet att njuta av olika anrättningar av squid.

Man diskuterade samtidigt importörernas önskemål inför den kommande skeppningssäsongen. Transportsidan var väl representerad vid detta tillfälle. Utöver Interoceans medarbetare deltog Frank Elliott Sr från Elliott Shipping Company, Gloucester som samordnar bokningarna i lastningsområdet, Ray Clancy från Blue Peter Steamships Ltd, Saléns hamnagent i St John's, Newfoundland samt Lennart Hofdell från SRS.

Hermods kurs: Sjöpersonal

"Kursens syfte är att ge sjöfartsnäringsens medarbetare och intressenter en grundlig orientering om de flesta aktiviteter och begrepp som förekommer inom sjöfarten och dess näringar".

Med föreliggande innehåll får kursen anses rikta sig i första hand till de av sjöfartsnäringsens medarbetare som inte själva är ombordanställda. Kursens innehåll torde nämligen, om man undantar uppgifterna om den kommande sjöbefälsutbildningen, vara väl bekant för sjöpersonalen.

Beskrivningen av ombordyrkena i form av bilder från arbetssituationer med orienterande texter ger ett gott utbyte.

En del begrepp som berörs i kursen förtjänar kanske, beroende på deras allmänintresse, en något mer omfattande beskrivning, t ex sjömansskatten, lönerepresentationerna, kvinnorepresentation i sjöyrkena i svenska respektive utländska fartyg, vidareutbildningen i företagens egen regi m m.

Under rubriken "framtidsperspektiv" lämnas en ytterligt kortfattad information om den svenska handelsflottans kostnadsläge och konkurrenssituation och likaså uppgifter om att

teknisk utveckling och mindre bemanning kan förbättra situationen. En bättre belysning av kostnadslägesituationen under olika flaggor vore här på sin plats, liksom något om att den svenskflaggade sjöfarten för närvarande inte kan tillföras tillräcklig konkurrenskraft enbart genom teknologisk utveckling och bemanningsreduktion utan att även andra åtgärder måste till.

Om man bortser från några smärre sakfel är kursens faktainnehåll bra och ger en god grundorientering om sjöpersonalens villkor. Samtidigt lämnar den genom sin uppbyggnad ett stort mått av hänvisningar till publikationer som kan lämna specialinformation till den intresserade.

Billy Fransson

Jubileums erbjudande

Jubileumsmodellen TOYOTA STARLET

Toyota firar 10 år i Sverige med ett erbjudande till alla anställda inom Salén-koncernen.



Toyota Starlet GL

Speicalutrustad:

Svart metalllick, Tonade rutor, Klocka, Specialstripes, Bagageluckan öppningsbar från förarplatsen, Kromade dekorlister.

(Denna extra utrustning är utöver Starlet DL versionens utrustning och har ett mervärde på Kr. 1.000:— vilket Toyota subventionerar).

JUBILEUMSPRIS KR 30.900:-

Inkl. specialutrustning, accis, moms Exkl. reg.skatt, försäkring, leveranskostnad

Priset gäller så länge lagret räcker (Ordinarie pris 33.900:-)

Provkör Toyota STARLET hos närmaste Toyota-handlare.

Vill Du ha ytterligare upplysningar kontakta Toyota Autoimport AB Försäljningsavdelningen Tel: 08/36 27 20 eller närmaste Toyotahandlare.

I övrigt gäller Toyotas vanliga villkor för personalen:

Förmånserbjudandet gäller enbart vid köp av bil utan byte och som regel endast för den som varit anställd i minst 6 månader.

Personalavdelningen utfärdar ett anställningsintyg att lämnas till Toyota-återförsäljaren.

Branschens avbetalningsvillkor gäller.

Bilen skall registreras på vederbörande personligen. Undantag kan dock göras för äkta makar och sammanboende.

Köparen förbinder sig att icke överlåta eller sälja bilen inom 6 månader räknat från leveransdagen.

Förmånserbjudandet gäller även för pensionär som tidigare varit koncernanställd.

Squid Party in Tokyo

Salén Reefer Services (SRS) transports considerable quantities of octopus and squid to Japan. Squid is caught in New Zealand, Argentina and in Eastern Canada in addition to the domestic catches. The yearly consumption in Japan is about 500,000 tons of squid.

Interocean Shipping Corp. and Elliott Shipping Company of Gloucester, Mass, recently arranged a party in Tokyo for around 50 importers of squid from Eastern Canada. The participants had the opportunity of enjoying various dishes of squid. Besides the shipping

arrangements for the coming season were discussed. Various matters were brought up with a view to improving the service further this year. In addition to the Interocean representatives, the shipping service was represented by Mr Frank Elliott Sr of Elliott Shipping Company, Gloucester, who co-ordinates the bookings in the loading area, Mr Ray Clancy of Blue Peter Steamships Ltd, Salén's port agent in St John's, Newfoundland and Mr Lennart Hofdell of SRS.

Saléns utbildningslokaler populära

Sultanatet Oman på den arabiska halvön hyrde i juni in sig i Salénhusets lokaler för en exposé över landets kultur och industriella potential och till hösten kommer Salénhuset att vara centrum för en stor internationell konferens med deltagande från hela världen. Dessa är ett par exempel på den livliga uthyrningsverksamhet som bedrivs i Salénhuset och som på ett år utvecklats till en rörelse i medvind.

Att lokalerna blivit välkända och efterfrågade på kort tid beror dels på deras centrala läge nära hotell och kommunikationer och dels på att de är försedda med all den tekniska utrustning som idag är ett måste för att en konferens eller liknande skall kunna genomföras framgångsrikt. Totalt hyrs 11 större och mindre lokaler ut med en sammanlagd golvyta av 835 kvm. Hörsalen — Aulan — är störst med drygt 200 kvm och 125 sittplatser och den är även den elegantaste. De minsta lokalerna, som lämpar sig för grupparbete, har en golvyta av 20 kvm och plats för ca 10 personer.

Rimliga hyror

Vad kostar det då att hyra lokaler i Salénhuset för kortare eller längre tid? Generellt kan sägas att hyran ligger i nivå med exempelvis Industrihuset, Ingenjörshuset eller några av de större hotellen. Grupparbetsrummen kostar 200 kr per dag och 100 kr för halvdag. För Aulan med möjligheter till bl a bildspel och simultantolkning får man betala 300—350 kronor per timme eller 1.500 kr per dag.

En service som många uppskattar är möjligheten att till rimlig kostnad äta lunch och andra måltider i någon av matsalarna.

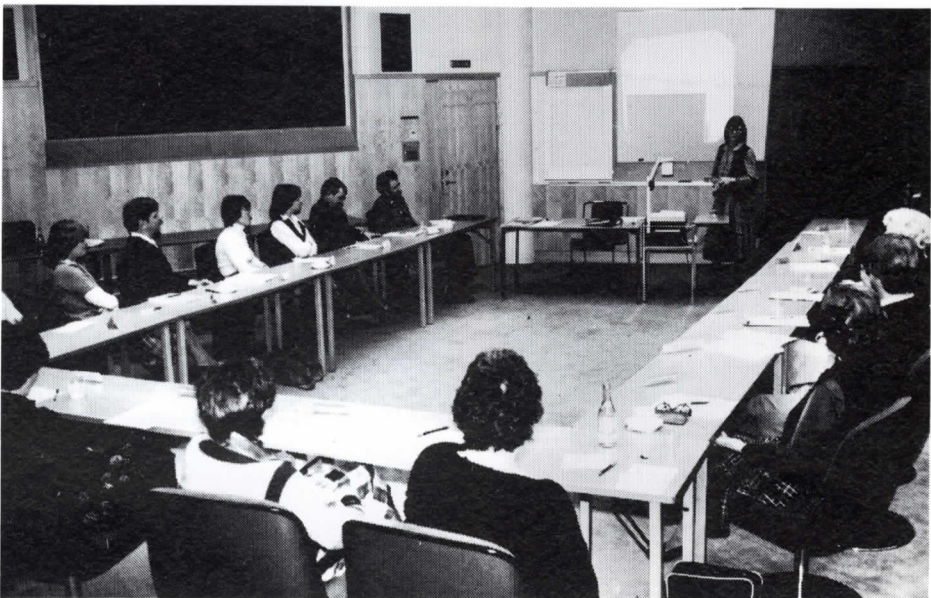
Utbildnings- och konferenslokalerna utnyttjas givetvis till stor del av Saléns egna företag, men stora externa kunder är t ex Televerket och SAS.



Stockholms Idrottsförbund höll i våras en sammankomst i Aulan, den största av Saléns uthyrningslokaler.



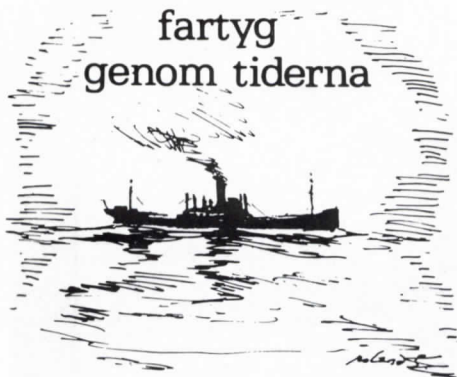
I mars arrangerade KSSS mannekänguppvisning i personalmatsalen.



Personal från Berns samlade i Forum för konferens.

Salénrederiernas

fartyg genom tiderna



Karlshamn (1942–1947)

Ångfartyg, byggt 1911 av
J.L. Thompson & Son i Sunderland.
Tonnage: 3716 brt, 2350 nrt,
6570 tdw.
Reg.nr: 8730.

Byggdes med namnet *Cento*
för W.R. Davies S.S. Co i Liverpool.

1930, såld till Slobodna Plovidba
Topić D.D. (Ant. Topić), Su-
sak, Jugoslavien och omdöpt
till *Jurko Topić*.

1934, såld till "Austria" Schiffahrts
A.G., Wien, Österrike och
omdöpt till *Wien*.

1936, återköptes ångaren av Slobod-
na Plovidba Topić D.D. Su-
sak, Jugoslavien och återfick
också namnet *Jurko Topić*.

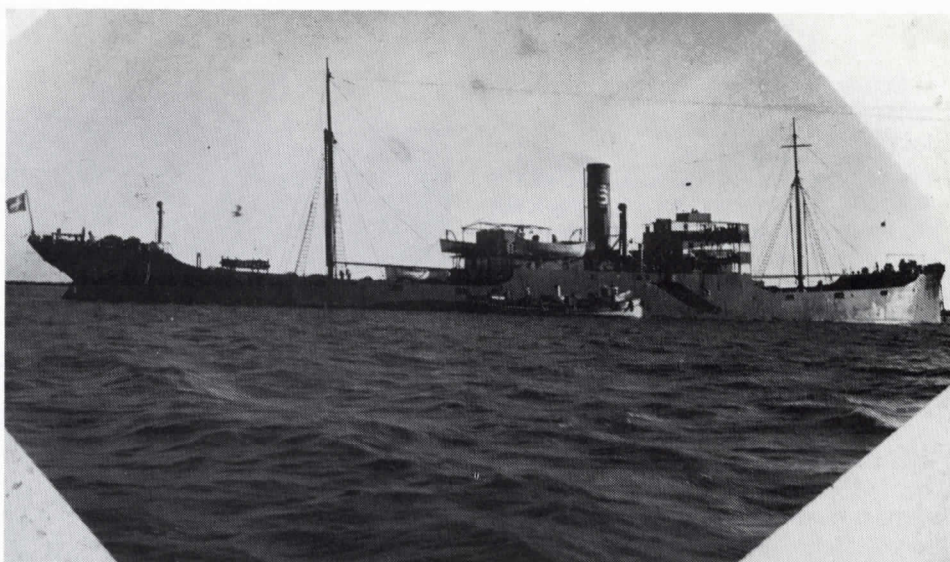
1937, förvärvades ångaren av AB
Naxos Prince (Curt Mattsson),
Helsingfors, Finland, varvid
namnet ändrades till *Ham-
marland*.

1942, jan., förvärvades ångaren av
skeppsredare Sven Salén,
Stockholm. Hon övertogs i
februari i Buenos Aires och
omdöptes till *Karlshamn*.
Av okänd anledning blev inte
fartyget registrerat utan seg-
lade med s.k. interimscer-
tifikat. Först i slutet av 1945
kunde *Karlshamn* inregistre-
ras.

1943, okt., överförd på partrederi
bestående av Rederi AB
Jamaica, Strim och West-
india och med Sven Salén
som huvudredare.

1947, aug., avyttrades fartyget till
Laiva O/Y Rauma (John
Nurminen), Helsingfors, Fin-
land. Namnet blev nu *Aino
Nurminen*.

1957, såld i slutet av året till kö-
pare i Trieste för nedskrot-
ning. Priset var 45.700 pund.



Karlshamn

Korshamn (1944–1945)

Motortankfartyg, byggt 1944 vid
AB Ekensbergs Varv, Stockholm.
Tonnage: 745 brt, 506 nrt,
1000 tdw.

Reg.nr: 8670.

Detta fartyg sjösattes den
27 april 1944 för AB Båttjänst,
Stockholm och döptes då till *Gran-
skär*.

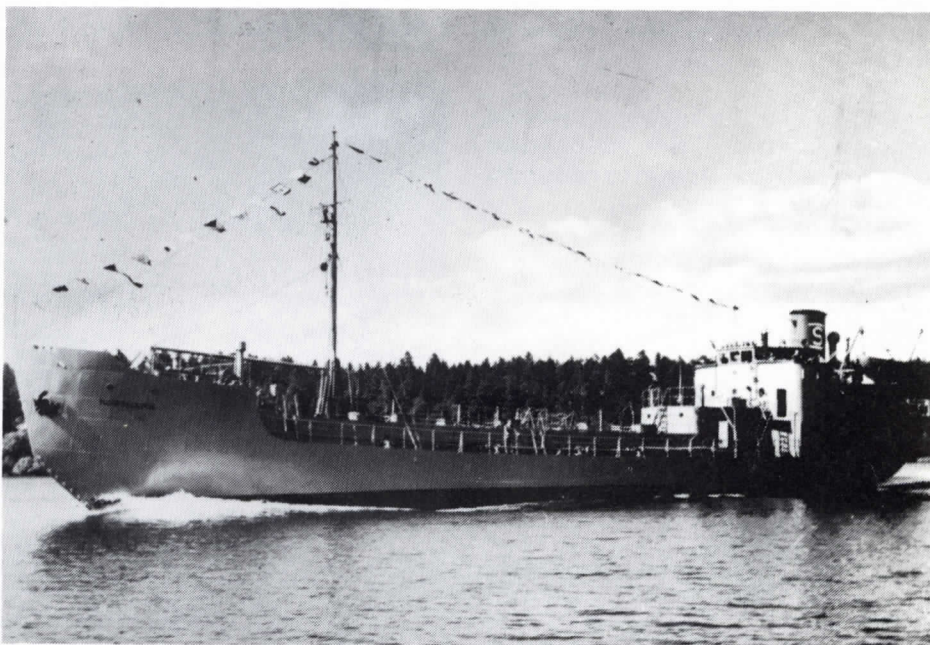
Under utrustningstiden inköptes
fartyget av Rederi AB Westindia
(Sven Salén), Stockholm och vid
leveransen senare under 1944 hade
hon döpts om till *Korshamn*.

1945, nov., avyttrades fartyget till
The Eastern Shipping Co i
Oslo, Norge och omdöptes
till *Kløverto*.

1949, såld till F.F. Zimmer, Oslo
och omnämnd till *Veslefrik*.

1954, försålades tankern till Turk
Petrol ve Madeni Yaglar
T.A.S., Istanbul, Turkiet och
omdöptes till *Turkpetrol I*.

Ännu i trafik.



Korshamn

Brev från Winter Water:

"A sail to Tristan da Cunha, lat 37° long 12° W".

Med ovanstående rubrik tog konstnären och författaren Roland Svensson med besättningen på Winter Water till sin kära ö Tristan da Cunha. I fartygets biograf visade Roland sina vackra colorslides och framförde ett lysande föredrag om ön och dess befolkning. Inledningsvis redogjorde han för öns historia och dess bakgrund. Ön tjänade förr i tiden som ett riktmärke för sjöfarande och har också fått sitt namn från en sådan.

Rolands beskrivning av ön och dess befolkning var ett lysande exempel på hur en stor berättare har förmåga att göra stillbilder levande. Då och då hördes spridda skratt från salongen då Roland fick in en fullträff med sina måleriska historier. Dock kunde en allvarlig underton skönjas emellanåt då öns framtid kom på tal.

Han berättade också att han under sin tid på ön sammanlagt tagit drygt sjutusen bilder därifrån, en fond som bär hans namn, Roland Svenssons fond, för äldre och de som behöver finns också. Det var fascinerande att höra levnadskonstnären från Storstvärlden berätta om sin kärlek till ön och dess



Tristan da Cunha, Sydatlanten. Ett av världens ensligaste samhällen, beläget midocean mellan Goda Hopps Udden och Kap Horn!

Inga reguljära förbindelser med omvärlden. Befolkningen år 1979: 290 individer fördelade på 88 familjer, 72 barn i skolålder.

befolkning. Fredagen den adertonde maj kommer de som fick förmånen att vara med Roland på hans resa till Tristan via bilder att bevara som ett kärt minne.

Roland S. bjöd dock ej bara på kulturella läckerheter, han bjöd också besätt-

ningen på Winter Water på de numera världsberömda kulinariska läckerheterna "Tristan craw fish tails" vilka tillsammans med sydafrikanskt vin med stor förtjusning och välbehag inmundigades kvällen därpå. Tack i efterhand, Roland.

I förra numret av Salén-Nytt berättade vi om maskinchef Åke Thomasson på Forest Wasa som dragit upp en kraftig barracuda och utmanade samtidigt läsarna att försöka slå rekordet.

SN fick ganska omgående napp och kan nu presentera ett verkligt jättekap. Då Sea Symphony låg utanför Dubai för någon tid sedan provade besättningen mycket framgångsrikt fiske-lyckan. Beviset har maskinchef J B Karlsson sänt till SN i form att ett brev och en hel del fotografier visande stolta storfiskare med imponerande fångster.



Maskinchef J B Karlsson med barracudafångst

Flitigaste fiskare har förutom mch Karlsson varit överstyrman Friman, 1:e maskinist Flodin, 2:e maskinist Johansson och matros Sjöberg. Styckmästare har varit mässman Chow Seng Gin, som ses på bilden med kniven i beredskap.

Ett 10 tal fullvuxna hajar och en massa små drog man upp, ett 15-tal segelfiskar (svärdfiskar), ett 20-tal barracuda, en hajrocka och en massa småfisk. Småfiskar användes som bete för de större.

Kocken ombord hade säkert bråda dagar eftersom fångsten skulle avsmakas. Det gick för övrigt åt fyra fullvuxna hajar för att laga hajfensoppa till hela besättningen på Sea Symphony.

— Det skulle bli en allt för lång historia att tala om hur stora fiskar vi fått, slutar maskinchef Karlsson sitt brev till SN.



1:e maskinist Flodin med en rocka

Konstföreningen

Årets begivenhet inom Saléns Konstförening ägde rum på Svenska Flaggans Dag den 6 juni, då de 34 vinnarna i föreningens stora vårlotteri gjorde sina val. Traditionsenligt inledades arrangemanget med ett museibesök — denna gång förlagt till prins Eugens Waldemarsudde, där deltagarna fick tillfälle att under guidad ledning se verk av prinsen och hans samtida.

Vid det efterföljande valet i Salénhusets personalmatsal, där konstverken hade varit utställda under ett par veckor, deltog vinnarna själva eller deras ombud. Totalt fanns 34 konstverk att välja bland: 19 litografier, 2 akvareller, 4 oljor, 4 etsningar, 3 serigrafier samt en teckning och en textil. Många kända svenska konstnärer var representerade, bl a Lage Lindell, Roland Svensson, Nisse Zetterberg, Gösta Werner och Lennart Rodhe. Konstverken representerade ett sammanlagt marknadsvärde av ca 40.000 kronor.

Av vinnarna var 25 från landsidan, 8 från fartygen samt en pensionär. Vid förra årets vårdragning var förhållandet ett annat. Då var nämligen 16 från land, 14 från sjösidan och tre pensionärer. Datorn som förrättade dragningen hade således i hög grad favoriserat de landanställda den här gången. Förhoppningsvis blir förhållandet det motsatta vid nästa vårdragning.

Nästa månadsdragning sker nu i augusti och resultatet publiceras i Salén-Nytt nr 4/79. Alla som inte redan är med i Konstföreningen kan bli det genom att fylla i kupongen nedan och sända den snarast möjligt till Bosse Sundblad.

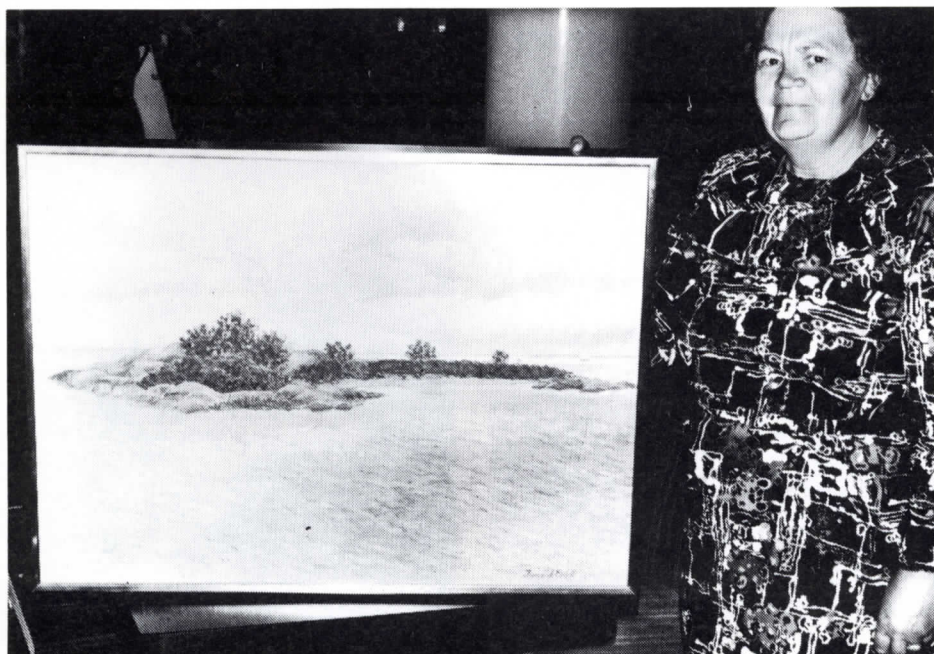


Lyckliga vinnaren, Britt-Marie Magnusson, växeln, t h Brita Troell

Följande tog hem var sin vinst i konstlotteriet:

Britt-Marie Magnusson	L	Leif Hartzell	L
Frank Johansson	L	Elisabeth Thunberg	L
Mats Eriksson	L	Ulf Ekberg	L
Lars Nordqvist	L	Inge-Marie Carlberg	L
Karl-Evert Ström	L	Sven-Olof Peterson	L
Per-Olov Boman	L	Harriet Arnault	L
Willy Elg	S	Stefan Nordin	S
Gerd Meyer	L	Erik Grundsten	S
Per Molin	L	Kjell Hertz	S
Anders Johansson	L	Gustav Bengtsson	S
Pekka Ojala	S	Claes Friberg	L
Gunnar Johnsson	L	Robert Åkermark	L
Nils Silfverberg	P	Alfred Bengtsson	L
Frank Karlström	S	John Rutgersson	S
		Ingemar Thiel	L
		Björn Magnusson	L
		Fredrik Welander	L
		Maud Landerholm	L
		Thomas Milchert	L
		Gunnar Rosengren	L

L = Landpersonal
S = Sjöpersonal
P = Pensionär



En av vinnarna var pensionerade styrmannen Nils Erik Silfverberg från Malmö, vars tavla hämtades av hans fru Anita.

Till

Bo Sundblad, Saléninvest, 106 09 Sthlm
Jag anmäler mig som medlem i Saléns
Konstförening med ett månatligt löne-
avdrag av: 5:- 10:- 15:-

Namn:
(textat)

Personnr:

Avd/Rederi/Pensionär

Guinness-rekord på Saléns



Många underliga saker får de syssla med som går på kurs. Som t ex häromsistens när ett gäng salénare gick en kurs i ledarutveckling. Ett moment i kursen upptogs av problemlösning i grupp. Det gällde att planlägga en arbetsuppgift och genomföra den på bästa sätt på kortaste tid. Uppgiften genomfördes i den lekfulla stilen med en bakomliggande tanke av allvar: det gällde att av legobitar bygga ett torn så högt som möjligt, så snabbt som möjligt och med användande av minsta möjliga antal legobitar. Försöket gjordes för att visa vikten av en omsorgsfull planering för genomförande av en arbetsuppgift.

Två av de skickliga byggarna, Tommy Pettersson och Christer Forsberg vid det rekordhöga tornet.

Uppgiften genomfördes så framgångsrikt att ett gammalt rekord i den välkända Guinness rekordbok slogs med bred marginal. På 4 minuter lyckades man bygga ett legotorn av 2,32 meters höjd med användande av totalt 290 legobitar. Gör om det den som kan! De som byggde detta väldiga gracila torn var Tommy Pettersson, Birger Simonsson, Rune Storåkers, Peter Rothschild och Christer Forsberg.

Om gamla tider

Den 2 maj ordnade Pensionärsklubben en träff i Cafeterian på Saléns där kapten Sven Lantz visade bilder och berättade minnen från forna dar.

Kapten Lantz anställdes av skeppsredare Sven Salén redan 1931 och pensionerades 1972. Han har alltså hunnit uppleva många fartyg och äventyr till sjöss.

I Saléns arkiv finns bilder på alla fartyg i rederiets historia utom de två första, och det var givetvis intressant att se och höra en del även om de gamla segelfartygen. Att höra någon i detalj berätta vad som hände under en viss resa för 40 år sedan, vad jungman hette, vad man hade för last etc imponerar verkligen på en splittrad nutidsmänniska.

Kapten Lantz har ju också förmågan att på ett målande sätt skildra miljöer och människor.

Dödsfall



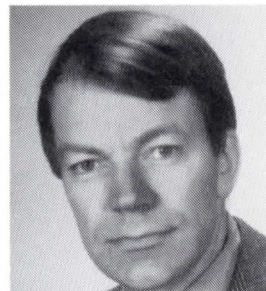
Matros *Esko Mela*, avled den 15 april, 52 år gammal, genom olyckshändelse i sin bostad. Hans sista fartyg var Sea Serenade.

Personnytt

Fyra nya biträdande direktörer har utsetts inom Saléninvestkoncernen, nämligen *Per-Olof Oweson*, Saléninvests chefjurist och assistent till koncernchefen, *Lennart Hofdell* och *Peter Rothschild* inom Salén Reefer Services AB samt *Sten-Christer Forsberg* inom Fartygsdrift, Salénrederierna AB.



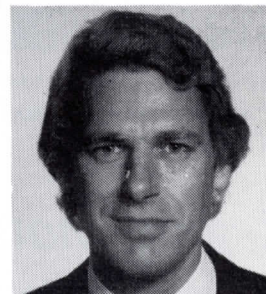
Per-Olof Oweson



Lennart Hofdell



Peter Rothschild



Sten-Christer Forsberg

Sture Ödner har invalts som styrelseledamot i Gorthon Invest AB:s styrelse. Han efterträder där Birger Gorton, som av sagt sig återval.

Martin Lundberg, VD i Tor Line, har invalts som styrelseledamot i Salén & Wicander.

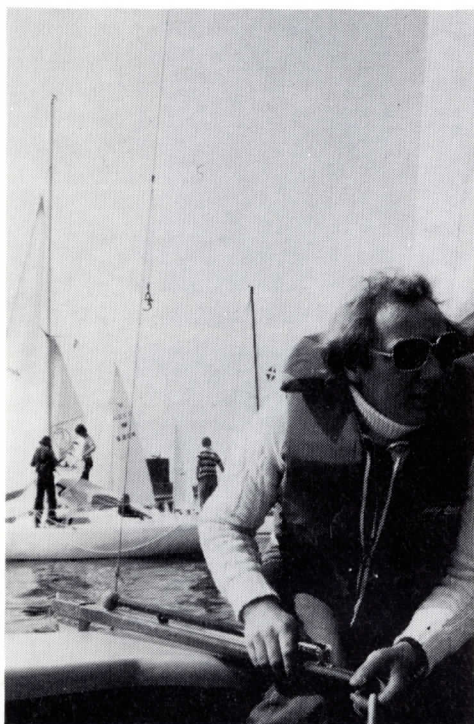
Christer Salén har invalts som styrelseledamot i Försäkrings AB Atlantica.

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. Contributions to Salén News are gratefully appreciated.

Lidingö runt



Startskottet har gått i 606-klassen. Skeppare i Salén-båten var Janne Gustafsson.



Intresset för den årliga kappseglingen Lidingö runt som gick av stapeln den 13 maj var som vanligt stort. För första gången på länge deltog glädjande nog samtliga Salénbåtar, en Maxi, två IF-båtar samt tävlingsbåten 606.

Någon framskjuten placering kan SBK inte ståta med. Sett mot bakgrund av segertid och placering kan dock nämnas att 606:an endast var 7 minuter från plakettplacering, minuter som förlorades på de två sista kryssbogarna i en spännande slutstrid.

Följande salénare deltog:

Maxi 2076 Åke Carlsson, skeppare,
Salotta Gunnar Hasselberg,
Göran Norrthon,

Anders Roos och
Mikael Hasselberg.

IF 2471 Lasse Ruthberg, skeppare,
Salona och Peter Månsson

IF 2124 Ingrid Wretman, skeppare,
Salina Billy Fransson,
Viveka Stadler och
Ingrid Sjunesson

606 Jan Gustafsson, skeppare
Saletta och Lisa Gustafsson

Salénrederiernas vandringspris togs av
Maxi 77 Waterproof med Kjell Engvall.

Regnig motionsdag på Malma

Den 9 juni var det dags för vårens motionsdag på Malma. Trots ihållande regn nattenföro och hela dagen kom hela 70 av 115 anmälda! Och humöret var det inget fel på — det fiskades, seglades, lektes och åts för glatta livet.

En motionslinga med frågor hade ordnats. Här placerade sig följande:

Vuxna

1. Billy Fransson
2. Gun-Britt Fransson
3. Lena Wallin
4. Terttu Wallin
5. Kaj Janérus
6. Carl Olof By

Barn

1. Ingela Fransson
2. Anette Fougner
3. Hans Pettersson
4. Petrus Bolin
5. Arne Fougner
6. Dennis Andersson

Kappsegling för barn

1. Petrus Bolin
2. Christina Wallin
3. Dennis Andersson
4. Simon Norrthon
5. Hans Pettersson
6. Petter Norrthon



Blixt-bilden

Kapten Sven Lantz, Salén-Nytts trogne medarbetare under åren, har i sitt omfattande fotoarkiv denna spännande blixtbild från Västafrika utanför Elfenbenskusten under ett typiskt tropiskt oväder.