

Salén-Nytt



Salén News No 6 1979



1979 har skapat tillförsikt

När denna tidning läses står vi på tröskeln till ett nytt årtionde. Av hävd är det en tid för sammanfattning och överblick men också en tid då våra vägval för nästa decennium bör begrundas.

Saléns 70-tal kom att präglas av stora framgångar och svåra motgångar. En långperiod av expansion kulminerade under årtiondets första hälft då vinsterna var stora, flottan byggdes ut i rekordtakt och företaget engagerade sig inom andra näringsgrenar än sjöfarten. Genom att företaget växt så snabbt blev också bakslagen större då marknaderna sjönk samman efter oljekrisen. De senaste åren har därför präglats av den hårda kampen för företagets överlevande, en kamp där utgången ibland kunnat te sig oviss både för utomstående iakttagare och för de kämpande.

Det är därför speciellt glädjande att vi går in i 80-talet utan trycket av ett hot mot företagets bestånd. Vi har lyckats med vad vi föresatte oss: nämligen att spara kostnader och göra bättre affärer och har dessutom hjälpts av en återhämtning i viktiga marknader. Vi har kunnat utnyttja de förbättrade förutsättningarna till att minska företagets skuldbörda och

därigenom minska känsligheten för framtida marknadsförsämringar. Företagets ställning har under 1979 förstärkts väsentligt.

Den smärtsammaste upplevelsen under krisperioden har varit då vi tvingats dra ner verksamheten och därigenom måst skiljas från medarbetare som velat stanna i företaget och som vi gärna velat behålla. Vi vågar nu anse att denna period i vår historia i stort sett är över och att företaget i fortsättningen skall kunna vara en både spännande och löftesrik arbetsmiljö för våra medarbetare till lands och till sjöss. Men samtidigt kan man konstatera att en av de mest positiva upplevelserna under de svåra åren varit den stora lojalitet och kampvilja varmed dessa prövningar uthärdats av alla medarbetare och som gjort det möjligt att genomföra omvandlingen av företaget med minsta skada. Denna inställning hos dem som arbetar i företaget är vår främsta tillgång inför 80-talet.

Vi har alltså upplevt vissa marknadsförbättringar under 1979 och lyckats utnyttja tillfället att förbättra företagets position. Man får dock inte härav frestas att dra slutsatsen att alla svårigheter nu är överständna. Ytterligare flera år av återhämt-

ning är nödvändiga för att göra företagets ställning till vad vi skulle önska. Den ekonomiska osäkerheten i nuet är stor och svårigheten att göra framtidsbedömningar är ovanligt betydande.

Samtidigt har vi anledning att minnas att en period av osäkerhet och snabba förändringar är en period av stora möjligheter för den som är vaken och förstår att utnyttja förutsättningarna. Enligt vår mening kan vi därför segla in i 80-talet med tillförsikt. Samma fighting spirit som tagit oss genom de svåra åren kommer att ge oss goda möjligheter i det förändringarnas årtionde som ligger framför oss — om vi, som vi tror, är beredda att se förändringarna som löftesrika utmaningar i stället för som hot. Det är med denna tillförsikt inför framtiden som vi ber att få tacka alla medarbetare i företaget för förnämliga insatser under det gångna året, önska en god jul och allt gott inför det kommande året och decenniet.

Sven H. Ödner

Sture Ödner

Christer Salén

Cautious optimism created during 1979

As you read this edition of Salén Nytt, we stand on the threshold of a new decade. By tradition, this is a time for summing up and reviewing our situation, it is also a time in which to ponder alternative directions open to us during the coming decade.

For Salén, the Seventies were characterized by great successes and great setbacks. A long period of expansion culminated during the first half of the 1970s when Group operating income was high, the fleet was increased at a record pace and the Company became involved in industrial sectors other than shipping. Because of our rapid growth, our setbacks were greater when markets collapsed after the oil crisis. Consequently, operations during recent years have been characterized by the difficult struggle for the Company's survival — a struggle whose outcome at times seemed uncertain to outside observers and those directly involved.

It is, therefore, especially gratifying that we are entering the Eighties without the pressure of a threat to the Company's very existence. We have succeeded in the task we set for ourselves: to cut costs and conclude more favorable business agreements. And we have received help in the form of economic recovery in important markets.

We have also been able to capitalize on the improved market conditions by reducing corporate debt and, as a result, our sensitivity to future market declines. The Company's financial position was strengthened substantially during 1979.

The most painful experience during the crisis period occurred when we were forced to scale down our operations and, as a result, had to part company with employees who wanted to remain with Saléns, and whom we wanted to keep. We now venture to believe that that period in our history is over and that the Company should in the future be able to provide an exciting and promising work environment for all employees — both land-based and those at sea. At the same time, We can say that one of the most favorable experiences during the difficult years was the loyalty and fighting spirit with which hardships were endured by all employees, and which made it possible to carry out the transformation of the Company with the least possible damage. This attitude on the part of those who work in our Company is our greatest asset as we enter the Eighties.

We have experienced some market improvements during 1979 and we have been able to capitalize on them to improve the Company's position. We must

not be tempted, however, to assume that all our difficulties are now over. Several more years of recovery are required if the Company is to achieve the financial position we would like it to have. The present economic uncertainties are substantial and it is unusually difficult to forecast future developments.

However, we also have good reason to remember that a period of uncertainty and rapid change is also a period of great potential for persons who are alert and who understand how to make the most of conditions. We feel, therefore, that we can sail into the Eighties in a mood of cautious optimism. The same fighting spirit that carried us through the difficult years should give us good possibilities for success in the decade of changes that lies ahead. That is, of course, if we are prepared to regard these changes as promising challenges rather than threats. And we believe we are!

It is with this feeling of cautious optimism that we extend the Company's thanks to all employees for your excellent contributions during the past year. We wish you all a very Merry Christmas and the very best during the coming year and throughout the decade.

Sven Salén Sture Ödner Christer Salén

Fraktmarknaden

(Vecka 48)

Kyl

Marknaden har varit förhållandevis aktiv under de senaste veckorna främst beroende på en ovanligt tidig skörd i Marocko. Denna aktivitet kommer dock förmodligen att avmattas under första delen av december och vara låg fram till senare delen av januari.

Fortfarande finns en hel del fartyg öppna och någon svårighet att finna fartyg till relativt låga frakter uppstår inte.

Vårt eget sysselsättningsläge är för närvarande gott och beräknas fortsätta så under resten av året.

Tank

Under årets sista kvartal brukar oljeproduktionen vara störst, efterfrågan på tanktonnage starkast och tankmarknaden bäst. Men fraktraten i slutet av november för en 250.000-tonnare för en resa AG/Europa är ungefär densamma som för de senaste fyra månaderna d v s omkring WS 50, för en 350.000-tonnare WS 45.

Den uteblivna marknadsförändring-

en kan ha flera orsaker. De ideliga pris-höjningarna på råoljan — 70% hittills under 1979 — överstiger de ränteför-luster oljebolagen gör genom att inte hålla säsongsmässiga lager. Den stora seglande tankflottan — uppläggningarna är nu nere i 8,6 milj. tdw — eliminerar det temporära underskott på tanktonnage som brukar uppstå i slutet av året. De oljeproducerande länderna visar ovilja att införa vintern producera mera, eftersom de genom de kraftiga prisökningarna tjänar lika mycket eller mer även om de minskar sin produktion något. De här faktorerna kan leda till en över året lugnare tankmarknad för framförallt det större tonnaget, efter-som efterfrågan på tonnage blir mer stabil och eventuella marknadsfluktuationer kommer att bero på utbudet av tankfartyg.

En marknad som dock uppför sig som vi är vana vid, är vintermarknaden i Karibiska Havet. 30.000 ton betalas där WS 400—450 och 85.000 ton WS 150—160.

Torrlast

Under hösten har aktiviteten på torrlastmarknaden varit mycket hög, både p g a ryssarnas stora spannmåls-uppköp och genom att stålproduktionen i Japan och EEC har varit hög. Speciellt Pacific-marknaden har varit god, avslut har rapporterats på panmaxbåtar till S 9 per dwt/månad, och handysizetonnaget har fraktats till S 11.000 på rundresor. Även atlantmarknaden har varit god. Inseglingen för en panmaxbåt har legat på omkring \$ 7.50 per dwt/månad. Vi har dock senaste veckorna sett en avmattning på aktiviteten i Atlanten, men ser inte detta som en permanent svacka utan mer som ett resultat av den stiltje som normalt inträder under december/januari. Marknaden för handysizetonnage i Atlanten idag är omkring \$ 9.000 för rundresor, för panmaxtonnage cirka \$ 13.000.

Freight market

(Week 48)

Reefer

The reefer market has been quite active during the last weeks, the main reason being the unexpected early crop of citrus in Morocco. This activity will, however, slow down during the early part of December and remain on a low level over Christmas/New Year until the second half of January.

There are still a few reefers open and consequently there are no problems to cover the various needs at decent rates.

We ourselves are presently enjoying a satisfactory employment of the fleet and expect that this will continue for the balance of this year.

Tanker

The oil production during the last three months of the year is usually the highest, the demand for tanker tonnage the strongest and consequently the tanker market at its peak. The rate at the end of November for a 250,000 tonner for a trip to Europe is, however, roughly the same as for the preceding four months, i.e.

approximately WS 50 and for a 350,000 tonner WS 45.

The non-appearance of the market transformation may have several reasons. The perpetual rises of prices of crude oil, (approximately 70% so far during 1979) exceeds the losses of interest the oil companies suffer by their inability to keep seasonal stock. The big sailing tanker fleet (the laid-up tonnage has now decreased to 8.6 million dwt) eliminates the temporary deficit of tanker tonnage that usually appears at the end of the year. The reluctance of the oil producing countries to improve their output before the winter season mainly stems from the strong rise of oil prices. They now earn as much or even more than before, even if they reduce their productions slightly. These factors might lead to an overall quieter tanker market especially for big tonnage, as the demand for tonnage will become more stable and the eventual fluctuation of the market will depend upon the supply of tankers.

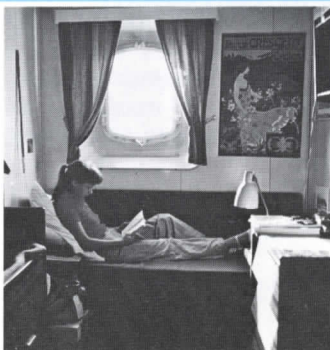
A market which, however, behaves normal is the winter market in the Caribbean. 30,000 tonners get WS 400—450 and 85,000 tonners WS 150-160.

Dry cargo

During the autumn we have seen a very active dry cargo market. This is mainly due to the big Russian purchases of grain and the high production in the steel industry in Japan and EG. The Pacific market in particular has been very strong. Fixtures of US \$ 9 per dwt/month have been reported for panmax vessels and \$ 11.000 daily for handysize vessels. In the Atlantic, the market for a panmax vessel has been about \$ 7.50 per dwt/month. However, we have seen a slack in the Atlantic market the past couple of weeks, but we do not regard this as a permanent drop but rather a result of the weakness that usually prevails during Christmas and New Year. The market today for handysize tonnage is around US \$ 9.000 for a round voyage and for panmax vessels about US \$ 13.000.

Omslagsbilden

Visste ni förresten att sjöfolk hör till de allra största bokslukarna i vårt samhälle? Så är det och därtill bidrar såväl fartygets fritidskassa och rederiet som Sjömanskyrkan och Sjömansbiblioteket, som var för sig ständigt förser handelsflottan med ett rikligt utbud av böcker.



Cover picture

The nice picture on the cover was taken onboard the Snow Flake by able seaman Lars Melander, one of Salén-Nytt's many contributors at sea. The girl, one of some 30 employees onboard is using her leisure time for reading.

"Svensk sjöfart

I samband med Sveriges Redareförenings årsmöte, som hölls på Saléns den 25 oktober, var ett symposium arrangerat med temat "Svensk sjöfart inför 80-talet". Inbjudna var cirka 150 representanter för massmedia, myndigheter, fack och sjöfartsnäringen. Sven H. Salén redogjorde för sjöfartens nuvarande situation och framtida utsikter och Sven Gerentz redogjorde för Sjöfartspolitiska utredningen (i korthet refererad i Salén-Nytt 5/79). Från Sven Saléns anförande citerar vi följande.

Det gångna sjöfartsåret kan sägas ha varit ett år av stabilisering. Å ena sidan har den svenska handelsflottans minskning fortsatt och tagit sig särskilt dramatiska uttryck genom försäljning av ett antal mycket stora enheter. Sammanlagt har det till föreningen anslutna tonnaget sedan föregående årsmöte minskat med 4,5 milj tdw. Men tonnageträffningen tycks för närvarande i stort sett ha upphört. Det är också naturligt. Trampmarknaden har förbättrats och stabiliserats och såväl översjöiska linjer som färjerederier har haft förbättrad lasttillgång. Det upplagda tonnaget i världen har reducerats från 53 milj ton till mindre än 15 milj ton och det svenska upplagda tonnaget har minskat från 3,5 milj ton till 0. Andrahandspriserna för många fartygskategorier har fördubblats. En ökad tilltro till framtiden inom branschen har bl a tagit sig uttryck i att ett dussin bil- och passagerarfärjor har beställts för 2,5 miljarder kronor och att dessutom ett 10-tal kemikalie- och produkttankfartyg har beställts för svenska rederier. Ett antal nya lastlinjer har etablerats. Men utvecklingen har inte varit endast positiv. Så har t ex priset på bunkerolja fördubblats under året.

På det politiska planet kan vi konstatera att den Sjöfartspolitiska utredningen fortsatt sitt arbete som först lett till en promemoria i januari med förslag till stödåtgärder för näringen som statsmakterna lämnat utan avseende. Senare under året har utredningen avslutat sitt arbete genom att framlägga ett betänkande och en promemoria. Dessutom har statsmakterna genom en särskild förhandlingsdelegation förhandlat fram individuella stödsatser till Sveriges två största rederier. Samtidigt kan vi konstatera att det sista privatägda svenska storvarvet har förstatligats.

På det internationella planet har tendenserna till protektionism och lastuppdelning fortsatt. Vid Unctad's möte i Manilla konstaterades sålunda att den sk linjekonferenskoden nu torde komma att bli ratificerad av tillräckligt många stater för att träda i kraft.



Från Redareföreningens symposium i Saléns hörsal. Med ryggen mot kameran Sven Gerentz och Sven H Salén, som ledde symposiet.

Ur vår förenings synvinkel har en av årets viktigaste händelser varit samordningen med Rederiföreningen för mindre fartyg, vilket lett till att ett 80-tal fartyg från Rederiföreningen kommit att upptas i vår förening.

Återhämtning från låg nivå

Sjöfartsmarknaderna har karakteriserats av återhämtning, men man måste minnas att det skedde från en mycket låg nivå. Inom linjefarten har världsekonomin och världshandelns återhämtning avspeglats i form av förbättrad lasttillgång. Trögheterna i linjerederiernas prissystem har dock medfört att prisstrukturen haft svårt att hålla takt med kostnadsökningarna. Våra färjerederier har också kunnat glädja sig åt ökad tillströmning av såväl gods som passagerare. För de större tankfartygen har frakterna stabiliserats på en nivå som givit viss men otillräcklig täckning för kapitalkostnaderna. De mindre tankfartygen har däremot haft en livlig och gynnsam fraktmarknad, framför allt till följd av de störningar i oljedistributionen som förändringarna i den internationella oljemarknaden och revolutionen i Iran orsakat.

Världens tanksjöfart

	1979	1978
Flottans storlek	328 m tdw	330 m tdw
Orderstock	8 m tdw	6 m tdw
Upplagt tonnage	10 m tdw	42 m tdw
Fraktläge		
VLCC 1 års t/c	2.00 USD	0.80 USD
30.000 tdw		
produkttanker 1 års t/c	16.00 USD	7.00 USD

För bulkmarknaderna har perioden kännetecknats av en fortlöpande förbättring. Denna sektor, som idag är relativt obetydlig i den svenska handelsflottan, uppvisar internationellt den bästa lönsamheten av de större sjöfartsmarknaderna.

Världens bulksjöfart

	1979	1978
Flottans storlek	137 m tdw	134 m tdw
Orderstock	9 m tdw	6 m tdw
Fraktläge		
120.000 tdw		
1 års t/c	4.00 USD	1.10 USD
60.000 tdw		
1 års t/c	5.00 USD	2.00 USD
30.000 tdw		
1 års t/c	7.00 USD	4.50 USD

Bottenläge nått vid världens varv

En annan viktig omständighet är att produktionshastigheten vid världens varv avtagit. Orderböckerna har tunnats ut och kunderna har varit allt mindre intresserade av leveranser. Detta har lett till att produktionshastigheten vid befintliga varv minskat. Dessutom har betydande neddragningar av kapaciteten skett i första hand i Japan men också i Sverige och i viss mån övriga Västeuropa. Mot detta står en långsam men stadig ökning av kapaciteten i ett antal u-länder, som dock för närvarande svarar för mindre än 1/5 av världens totala varvkapacitet. Samtidigt kan man konstatera att bottenläget nåtts och passerats för världens varv. Intresset för beställningar av olika tonnag kategorier har ökat under and-

inför 80-talet''

ra halvåret 1979 och vid i synnerhet de moderna varven i Fjärran Östern är det nu svårt att kunna få leverans för nya fartyg under 1981.

Bedömningen av sjöfartskonjunkturen är just nu mer komplicerad än någonsin. I positiv riktning pekar ett antal faktorer som jag nyss nämnt: Långsammare leveranser från varven, bättre balans mellan tillgång och efterfrågan på tonnage i ett flertal av sjöfartens delmarknader, tillväxttendenser i olika segment av världsekonomin. Men samtidigt måste den allmänna ekonomiska utvecklingen i dag mana till försiktiga bedömningar. De kraftiga oljeprishöjningarna under 1979 kommer under nästa år att få sin effekt på världsekonomin. Mycket talar för att vi kommer att gå igenom en ny omgång där ansträngningar att minska importen och öka exporten i ett flertal länder kommer att leda till en totalt reducerad världshandel.

Sjöfartens starka sidor

Att svensk sjöfart har betydelsefulla problem får inte undanskymma att det också finns starka sidor hos vår näring som rimligen måste bli utgångspunkten för dess utveckling under 80-talet. Först vill jag nämna sjöfartsnäringsens marknadspositioner och marknadskunnande. Det spelar ingen roll hur fina fartyg vi har eller hur skickligt vi driver dem, om inte kunderna efterfrågar deras tjänster. På en rad områden har svenska sjöfartsföretag byggt upp starka, ibland dominerande marknadspositioner baserat på kunskaper om den ekonomiska utvecklingen och framåtriktad marknadsbearbetning.

Det är viktigt att komma ihåg att sjöfartsnäringen är en vidare företeelse än rederinäringen. Att reda i fartyg är ett viktigt element i ett större transportsystem, där hamn- och terminalverksamhet, lasthantering och landtransporter utgör andra väsentliga inslag. Svenska rederiers initiativ då det gällt att utveckla hela transportsystemet har ofta varit betydelsefulla för deras framgångar i marknaden. Våra mäklarer och agenturföretag i Sverige och runtom i världen är också betydelsefulla för att bibehålla och utveckla våra marknadspositioner. Den kompetens och det kunnande som på detta sätt finns tillgänglig för att anpassa vår näring till 80-talets marknader är kanske det viktigaste grundkapital vi har.

Av största vikt är naturligtvis också den kompetens som företräds av de sjöfarande i svenska fartyg. Den svenska flaggan har gott anseende och man väl-

komnar på goda grunder svenska fartyg hos främmande lastägare då man vet att man får pålitlig service av hög kvalitet. Men det finns skäl att allvarligt diskutera hur vi skall kunna upprätthålla denna höga standard. Vi måste för framtiden lita till målmedveten rekrytering och utbildning för att bibehålla den höga klassen på våra sjöfarande.

Här kan jag bara i korthet konstatera att våra utbildningsanstalter för sjöbefäl och sjöfolk i väsentliga avseenden behöver förbättras.

En annan styrkefaktor som inte får glömmas bort är vår moderna handelsflotta. Den är visserligen bara hälften så stor i dödvikton som den var för ett par år sedan, men krympningen har bland annat inneburit att åtskilligt äldre och mindre konkurrenskraftigt tonnage försvunnit och att det som blivit kvar därför är nytt och modernt. Åtskilligt av tekniken i detta tonnage representerar kreativa insatser från de svenska rederiernas och skeppsbyggarnas sida.

Nya rederier etableras

Ett tecken på att dessa positiva element i vår näring inte är helt försumbara är för mig inte bara att krympningen av vår handelsflotta för ögonblicket tycks ha stannat upp, utan också att det faktiskt sker en nyetablering av företag i vår bransch. På olika ställen i vårt land, inte minst på västkusten, spirar fortfarande den företagande som föranleder företagsamma individer att satsa på sin egen erfarenhet och kunskap om sjön eller på nya tekniska idéer och transportsystem. Under de senaste åren har åtminstone tolv helt nya rederiföretag bildats och ett antal av de företag som räknas till de mindre i branschen har visat stor livskraft. Detta är ett glädjande hälsotecken.

''Svensk sjöfart inför 80-talet'' är dagens tema och lyfter vi blicken förbi nästa år finner vi att många av de tidigare nämnda osäkerhetsfaktorerna sannolikt kommer att finnas kvar också längre in i nästa årtionde. Energiförsörjningen är och förblir det ekonomiska systemets grundläggande faktor och därför också i dag viktigaste osäkerhetskälla. Mycket pekar på att oljepri serna kommer att fortsätta att höjas snabbare än världsinflationen och att därför tendenser till återhämtning i världsekonomin kommer att bli kortvariga och ofullgångna.

Ökande protektionism

Trots detta tycks det mig oundvikligt

att man under 80-talet kommer att se en ökad betydelse för u-länderna i världshandeln. Enligt min mening kommer det att framstå både som en ekonomisk och en moralisk nödvändighet att fortsätta de ansträngningar som hittills gjorts att påskynda deras ekonomiska utveckling. En ökad relativ betydelse för u-länderna och en minskad sådan för i-länderna i världshandelsmönstret blir följden. Detta skulle i och för sig inte behöva innebära annat än intressanta förändringar i marknadsmönstret som skulle öppna nya möjligheter för svensk sjöfart. Men samtidigt ser vi ett annat väsentligt orosmoment i tendenserna till ökad protektionism runt om i världen och inte minst i u-länderna. Utvecklingen är här entydig och ogynnsam för svensk sjöfart som ju i väsentlig grad betjänar andra länder än Sverige. Det måste här till en kombination av fantasi och anpassningsförmåga på företagsplanet och politisk målmedvetenhet på myndighetsplanet för att hävda det utrymme som svensk sjöfart idag har internationellt.

U-ländernas växande ambitioner att etablera sig inom sjöfartens område leder också till ökad konkurrens även bortsett från dessa protektionistiska strävanden. Redan i dag ser vi inom många områden hur rederier från tredje världen med framgång etablerar sig och konkurrerar med de s k etablerade sjöfartsländerna. Vi skall samtidigt erinra oss att en helt annan form av konkurrens möter oss från vissa av stats-handelsländerna. Där konkurrensintensiteten bestäms mera av politiska än av ekonomiska faktorer. Inför ett sådant anlopp förslår inte enbart traditionella marknadsmässiga motmedel. Här måste den svenska sjöfartens intresse hävdas i intimt samspel med vårt lands politiska organ.

Stora kapitalbehov

Ett annat väsentligt problem som vår bransch kommer att ställas inför under 80-talet är behovet att förnya vår flotta för att den skall kunna bibehålla en teknisk och kommersiell tätposition. Kapitalbehoven kommer att bli mycket stora och vårt lands egen kapitalmarknad förslår inte långt.

Sven H. Salén: Air of optimism in Swedish shipping

Swedish shipping is showing signs of recuperation after a long and critical economic illness. But many conflicting factors make it "harder than ever" to gauge the economic trend in shipping. This was the message of the address, "Swedish Shipping on the Eve of the Eighties," which Sven H. Salén, chairman of the Swedish Shipowners' Association, delivered at the organization's annual meeting in October.

"A number of factors point in a positive direction," he stated, in his appraisal of the future. These include slower deliveries from shipyards, especially from the modern ones in the Far East: a healthier balance between supply of and demand for tonnage in numerous markets, and pronounced growth trends in various segments of the world economy.

However, Mr. Salén cautioned against reaching any hasty conclusions in view of current world economic conditions. The sharp increases in oil prices during 1979, he pointed out, will have a serious effect on the world economy during 1980. In addition, he said, there are abundant indications that a number of countries will make renewed efforts to reduce imports and increase exports, leading to an overall decrease in trade.

Mr. Salén called the energy supply question another source of "great uncertainty." There are many signs, he noted, that oil prices will continue to rise more rapidly than the worldwide rate of inflation, making trends towards recovery in the world economy both brief and abortive.

In Sweden, where the commercial fleet's total deadweight tonnage diminished by 4.5 million tons during the year, the decline can be regarded as a mixed blessing, he pointed out. "The

reduction has meant that a great deal of the older and less competitive tonnage has disappeared. That which remains is new and modern." For the time being, the decline appears to have virtually slowed to a stop.

The tramp carrier market has also improved and stabilized, he noted, and cargo availability has increased for both overseas and ferry lines.

Tonnage laid up worldwide has declined from 53 million to less than 15 m. tons, and Swedish idle tonnage from 3.5 m. tons to zero. The resale prices of many classes of vessels have doubled.

For larger tankers, rates have stabilized at a level which provides some, but inadequate coverage of capital expenses, said Mr. Salén, while the market for smaller tankers has been active and favorable.

Conditions in the dry cargo market continued to improve during 1979. Internationally, it is the most profitable of the major forms of shipping.

A factor disturbing Swedish shippers, he said, is the tendency towards increased protectionism in all parts of the world, and not least in the developing countries. Even if protectionistic efforts are ignored, Mr. Salén pointed out, the growing ambitions of the developing countries to become established in shipping will result in increased competition.

"Already today we can see how shipping companies in the Third World are becoming established and are competing with the so-called traditional shipping countries," he stated.

In Mr. Salén's opinion, however, it is an economic and moral necessity to remain committed to accelerating the economic development of the developing countries, even though their relative

importance for world trade will increase while that of the industrialized countries diminishes. This "interesting alteration in the marketing pattern could," he observed, "open up new opportunities for Swedish shipping." He added, however, that protectionistic tendencies in these countries and elsewhere are "obvious" and "unfavorable" for Swedish shipping. Although the developing countries account for only a fifth of the world's shipbuilding capacity at present, he said, their capacity is increasing slowly but steadily.

Protectionistic tendencies, Mr. Salén added, made it appear likely to members of the United Nations Conference on Trade and Development who met recently in Manila that the so-called Liner Conference Code will soon be ratified.

Mr. Salén reminded shippers that they face a challenge of an entirely different nature from the state-controlled economies, where the intensity of competition is determined more by political than by economic factors.

"Traditional business countermeasures alone are inadequate to meet such an attack," he declared, adding that close interaction by Sweden's political organizations and the industry will be required to defend the interests of shipping.

Despite the obvious problems on the horizon, Mr. Salén observed that an air of optimism is beginning to sweep through the Swedish shipping industry. Enterprising individuals are once again staking their experience and knowhow "on the sea" of investing in new technical ideas and transport systems. "During recent years," he pointed out, "at least 12 new shipping companies have been established. This is a highly encouraging sign of health."

Jordvärme –

De höga oljepriserna har lett till att många skaffar sig alternativa metoder för uppvärmning av fastigheter. En som gjort detta är i.e maskinisten i Salén Dry Cargo, Leif Henningsson, f n med tjänstgöring i Arctic Wasa. När han förra året byggde sin villa utanför Ystad bestämde han sig för jordvärme i stället för olja eller el. Systemet har nu använts i ett år och Leif konstaterar att jordvärmens fungerat perfekt och till en kostnad som ligger under hälften av kostnaden för olja eller el.

—Vi hade 21–23 grader inomhus och varmvatten till hela huset under hela förra vintern, trots att den var ovanligt kall, säger Leif Henningsson. Som lägst var temperaturen i marken minus 2 grader och som högst plus 11 grader.

Vad är då egentligen jordvärme? Många tror kanske att det är fråga om



värme som man hämtar från tusentals meters djup, men så är inte fallet. Det är fråga om att ta tillvara den solvärme som året runt träffar jordytan och lagras där till några meters djup. Den lagrade jordvärmens räcker hela vintern tills vårsolen åter börja värme — och det gäller även våra nordligare landskap.

ett alternativ

Den anläggning som Leif Henningsson monterat in i sitt hus är av typ AGA-Thermia. Grundenheten i systemet är en värmepump, som med hjälp av mekaniskt arbete "flyttar" värme från en lägre till en högre temperaturnivå. På tomten har Henningsson grävt ner en 350 meter lång PVC-slang på 80 — 90 cm djup. I slangen pulserar glykolblandat vatten, som värms upp av den i jorden lagrade solenergin.

Anläggningskostnaderna för jordvärme varierar beroende på markens beskaffenhet. Den är högre än för olja eller el, men årskostnaden är å andra sidan avsevärt lägre. Leif Henningssons anläggning kostade ca 30.000 kronor. inkl. radiatorer.

I hus som redan har vattenburen värme blir anläggningskostnaden avsevärt lägre.

Internationell säkerhetskonferens

International Chamber of Shipping (ICS) arrangerade den 1-2 november i Brighton sin fjärde internationella säkerhetskonferens med ca 300 deltagare från de flesta av världens sjöfartsnationer.

Av redovisad statistik över allvarigare tankerolyckor med större fartyg under de senaste sex åren framgick att frekvensen ej minskat utan fortfarande ligger vid ca 2 per 100 fartygsår.

Haverifrekvensen för stora fartyg är något mindre än för små och markant högre för fartyg som är mer än 10 år gamla. Den är genomgående högre under vissa flaggor, Liberias, Indiens, Greklands, UK:s och USA:s. Lägst är den under Japans, Frankrikes och Norges flaggor, medan Sverige ligger något sämre till än dessa. Generellt är haverifrekvensen för oljebolagsägda och oberoende tankers ungefär densamma, men vissa kategorier av redare under bekvämlighetsflagg står för en högre andel olyckor än oljebolagen och stora fristående rederier.

Fördröjd ratificering skapar osäker situation för redare

Vid konferensen höll Sven H. Salén ett anförande om konsekvenser av de senaste SOLAS- och MARPOL-konventionerna. Han betonade det otillfredsställande i den osäkerhetssituation redaren försatts i. Då bara ett och ett halvt år kvarstår till den tidpunkt som antagits som måldatum för kraven på inertgas, crudespolning mm råder fort-

farande fullständig osäkerhet om hur ratificeringen av konventionen kommer att framskrida. Den redare som satsar på att uppfylla alla krav före juni 1981, spenderar kanske sina pengar på dyrbara ombyggnader flera år tidigare än nödvändigt. Omvänt, om han väljer att ligga lågt kanske han förlorar möjligheten att hinna uppfylla konventionsreglerna om ratificeringen tar fart. Det borde vara regeringarnas ansvar i den osäkerhetssituation de skapat att snart deklarerat sina tidsplaner och avsikter beträffande ratificeringen. Många andra frågor uppkommer när konventionerna kommer i kraft, t ex hur hamnstaterna kommer att behandla fartyg från länder som ej ratificerat och hur det enorma utbildningsbehovet som uppstår skall kunna tillgodoses.

Sven Salén efterlyste också en mera positiv attityd från oljebolagens sida då det gäller att medverka till kostnads-täckning för de nödvändiga ombyggnaderna, t ex genom att betala en något högre fraktsats för tankers som redan uppfyller konventionskraven. Detta borde vara motiverat bl a då TSPP-konferensen 1978 huvudsakligen gick oljebolagen tillmötes genom antagandet av crudespolningskraven, medan kraven på segregerad ballast, som stöddes av de flesta oberoende redare, ej vann gehör.

Under avsnittet "den mänskliga faktorn" konstaterades att den svarar för 75 à 85% av alla tankfartygsolyckor. Problemen är inte lätta att lösa. Samtidigt som fartygen blir alltmer komplicerade både för att uppfylla internatio-

nell lagstiftning och för att få ökad effektivitet, ökar hela tiden svårigheterna att rekrytera kompetenta besättningar. Extra svår blir situationen för rederier som ej har rederianställd personal utan utnyttjar sjömansförmedlingar i låglöneländer.

Framtiden ställer också högre krav på landorganisationens kompetens — inom många rederier är bristerna på den sidan ännu större än på besättnings-sidan. Samtidigt som denna dystra framtidsbild målades av flera talare framgick att stora och seriösa rederier och oljebolagen arbetar intensivt med denna problematik och provar olika lösningar att öka besättningarnas kompetens och motivation.

Konferensen antog några resolutioner, bl a beträffande ett utökat haveristatistikprogram i samarbete med IMCO och en vädjan till IMCO att påskynda ratificeringen av konventionerna så att redarna vet vad de har att rätta sig efter.

Tanksjöfartens framtid målades inte i ljusa färger. Även om den ekonomiska sidan sakta förbättras, kan man skymta stora frågetecken beträffande tankfartygssäkerheten bl a genom att den första generationen VLCC börjar bli ålderstigen och genom de ständigt ökande bemanningsproblemen. Situationen allvar indikerades inte minst av att under konferensveckan två allvarliga kollisioner med tankfartyg ägde rum och en stor malmtanker spårlost försvann.

International tanker safety conference

ICS arranged on November 1-2 its fourth International Tanker Safety Conference. The conference which convened at Brighton attracted some 300 participants from the entire shipping industry. The main themes were accident rates, the shipowner's dilemma under the new IMCO requirements and the human element in tanker safety.

The statistics presented showed no improvement but a rate of accidents having remained steady during the past six years. Great variations exist, however, between the accident rates under different flags. Obviously there must be specific patterns or reasons, although the type of statistics presently available does not allow for analysis of the basic causes of accidents.

Mr. S.H. Salén presented a paper on the shipowner's dilemma in the situation of uncertainty created by the structure of

the new tanker safety rules. Mr Salén claimed that governments who have developed these rules must be responsible to indicate without delay their intentions regarding ratification and implementation of these rules. The shipowner's problems regarding financing, physically performing the retrofits, and coping with the training requirements are big indeed, also without the uncertainty about the time schedule to be complied with. Other speakers were also in favour of the philosophy that the rules should come into force the sooner the better.

Great concern was expressed over the human element in the accident picture, some 75 to 85 per cent of all accidents are related to this cause. The picture was not thought to improve quickly. The ageing of the first generation of VLCC, the increasing difficulties to comply quali-

fied personnel and the massive need for training following the implementation of the IMCO requirements will present huge problems to many shipowners.

Three serious tanker accidents during the week of the conference emphasized the urgency of the problems. The seriousness with which major shipowners face these problems were well expressed by the chairman's, Mr George King's, humble closing remark — "We are all sub-standard in some way — but not all in the same way".

Winter Sun i trafik



Winter Sun döptes av fru Birgitta Ruhne, som på bilden ses tillsammans med fr v Christer Salén, Sven H Salén och maken Mats Ruhne, chef för Salén Reefer Services.

Leveranserna av kylfartygen i Winter-serien fortsätter planenligt. I mitten av november gjorde det femte fartyget i serien sedvanlig provtur i Skagerack. Den avlöpte väl och den 5 december döptes fartyget till Winter Sun, varefter leveransen ägde rum. Befälhavare ombord är Kaj Karlsson, maskinchef Lars-Göran Lindström och ekonomiföreståndare Max Hödl. Sin jungfruresa gör Winter Sun till Marocco, där hon lastar citrus.

Det sista fartyget i Winter-serien, Winter Sea, går på provtur i januari

nästa år och levereras kort därefter. Det innebär att de sex systerfartygen, av vilka två byggts vid Öresundsvarvet och fyra på Arendalsvarvet, levererats inom loppet av jämnt ett år. Leveranstiden ser ut så här:

Namn	Nb nr	Varv	Lev.dag
Winter Water	266	ÖV	22/2-79
Winter Moon	913	Arendal	23/2-79
Winter Wave	267	ÖV	14/3-79
Winter Star	915	Arendal	30/3-79
Winter Sun	916	Arendal	5/12-79
Winter Sea	914	Arendal	Febr. -79

Saudiskt uppdrag för Saltech

Med ett saudiskt byggnadsmaterial-företag i Jeddah har Saltech tecknat preliminärt avtal att vara teknisk konsult för en flytande cementterminal. Terminalen blir en pråm i storlek 150 x 30 x 13 m och skall ha utrustning för att själv lossa bulkcement ur fartyg om ca 40.000 tdw. Vidare skall ombord finnas en säckningsanläggning för ca 4.000 ton

om dagen. Terminalen skall ha kapacitet att leverera ca 1 million ton cement per år. Den planeras vara färdig i slutet av 1980.

Samtidigt med konsultavtalet har Salén Dry Cargo och Saltech tillsammans tecknat ett avtal med samma saudiska företag om att bemanna, operera och underhålla terminalen i tre år.

Winter Sun placed in traffic

Deliveries of the Winter series of reefer vessels have continued according to plan. In the middle of November, the fifth ship in the series made the customary test run in the Skagerack, between Denmark and Norway. No problems were encountered and the ship was christened Winter Sun on December 5th and delivered to Salén.

The Captain of Winter Sun is Kaj Karlsson. Lars-Göran Lindström is Chief Engineer and Max Hödl is Chief Steward.

The new vessel made its maiden voyage to Morocco to pick up a cargo of citrus fruit.

The sixth and final delivery in the series of Winter vessels, Winter Sea, will make its test run in January and be delivery shortly after final testing. This will mean that all six vessels in the series, two of which were built at the Öresund yard and the other four at the Arendal yard, will have been delivered within a period of one year.

Saltech receives Saudi assignment

Saltech signed a preliminary contract recently with a Saudi Arabian building materials company in Jeddah to serve as technical consultant for the construction of a floating cement terminal.

The terminal will be built as a barge (150 meters x 30 x 13) and will be equipped to handle unloading from ships of about 40,000 dwt. It will also include a cement bagging installation with a capacity of about 4,000 tons per day. The terminal's annual capacity will be approximately one million tons of cement; it is scheduled for completion toward the end of 1980.

When the consultant contract was signed, Salén Dry Cargo and Saltech signed another contract with the same Saudi company whereby the Salén companies will man, operate and service the terminal for three years.

Intertanko Council meets in Stockholm

Sir Yue-Kong Pao, Hong Kong, chaired the meeting as the Council of the International Association of Independent Tanker Owners convened in Stockholm on November 6th. Delegates from 16 countries were present. Intertanko represents 80% of the world's privately owned tanker fleet.

Since Sir Yue-Kong assumed the chairmanship in March, Intertanko has obtained consultative status with IMCO. Safety questions and clean seas programmes are main priorities for Intertanko and the meeting was content that Intertanko's relationship with governmental bodies would be further improved through this consultative status.

Intertanko is a consultative member of UNCTAD which is very active in the field of shipping policy. The meeting opposed the cargo-sharing system which UNCTAD has suggested because it would have a severe inflationary impact on the world economy and a disruptive effect on an efficient tanker market. The meeting considered a new report by the Intertanko office revealing that oil transportation costs have decreased in real terms by more than 50% over the last 25 years.

Intertanko's Technical and Safety Committee was entrusted with the task of developing an industry scheme to improve operational procedures and training program-

mes in cooperation with the International Chamber of Shipping and IMCO. The main objective must be to reduce the number of accidents due to human error.

The meeting paid tribute to the Intertanko Chairman, Sir Yue-Kong, for his tireless efforts, and particular mention was made of his meeting with governments and industry leaders to explain the role of the independent tanker industry.

Sir Yue-Kong Pao



The Council of Intertanko meeting at the Salén Building, Stockholm

Sture Ödner addresses Hong Kong shipowners

"Shipowners are in a better position to meet the consequences of the current oil price rises than they were in 1975, even if they would be hit if prices go up much more and if there is a reduction in world trade", said Sture Ödner in Hong Kong on 24th October as he was addressing the Hong Kong Shipowners Association. He gave four reasons for his view. Firstly the number of ships on order is now only a quarter of what it was five years ago. Secondly there is now a certain degree of control over shipbuilding capacity, "and we can only hope that governments will not continue to create orders for new ships merely in order to maintain employment in yards." Thirdly because of the sharp increase in bulk prices the merchant fleets of the world are bound to sail at lower speeds and with less efficiency. Fourthly even if industrial demands for oil were to fall, governments will for strategic reasons buy all the oil they can get, unless prices rise out of all proportion.

Mr. Ödner therefore saw some grounds for optimism for shipowners, though he personally declared himself reluctant to order new vessels until "we really see what happens to oil and know more about the actual availability of coal".

Turning to the subject of flags of convenience, Mr. Ödner referred to the changes in ownership in the world's fleet

during the last 20 years, and told his Hong Kong audience that this subject was currently under discussion amongst "traditional shipping countries of the world".

"Under flags of convenience many shipowners, like you for instance in Hong Kong, can operate with far less costly crews than we in Europe. However the influential and powerful trade unions in Europe are beginning to react to the loss of jobs. Moreover traditional shipping companies cannot in the long term be content to hand over most of their shipping to operators under flags of convenience. Consequently the west may see forms of cooperation between owners, unions and governments which would lead to various kinds of protectionism. I have no general formula for restricting the operation under Liberian and similar flags to something modest in order to keep world trade as free as possible, but I am reasonably convinced that we will soon have to find an answer."

In conclusion Mr. Ödner urged all first class owners to work actively against "sub-standard vessels", and to support the new IMCO regulations governing safe oil transport. To do so not only commends itself for a number of obvious reasons, but will ultimately be to the benefit of sea trade in general.

Inga oljefynd vid Reed Bank

Borrningarna efter olja och gas utanför ön Palawan vid Filippinerna av ett konsortium, vari Salén Energy är operatör och huvudintressent, har tills vidare avbrutits. Första veckan i december nådde man i det femte borrhålet ner till ett djup av ca 14.500 fot utan att några fyndigheter hade påträffats. Under den närmaste tiden kommer en utvärdering att äga rum på basis av hittills gjorda iakttagelser. Tidigare har konsortiet borrarat fyra hål i området. I det första hittades gas — dock inte i kvantiteter som då bedömdes kommersiellt utvinningsbara — medan de fyra övriga borrhålen varit mer eller mindre torra.

No oil found

A consortium in which Salén Energy is the operator and prime partner has temporarily halted its search for oil and gas in the Philippines. During the first week of December drilling reached a depth of approx. 14,000 feet in the fifth well without any deposits being found. An analysis of data gathered to date will be carried out in the immediate future.

Lovikskonferensen

Årets Lovikskonferens genomfördes med ett något annorlunda programinnehåll än tidigare år. Efter ett allmänt program under de två första dagarna hade SRS, Salén Tanker och Salén Dry Cargo egna program. Därvid behandlades de nya rederibolagens organisation, specifika delar inom befraktning och operation, budget, projektverksamhet m m.

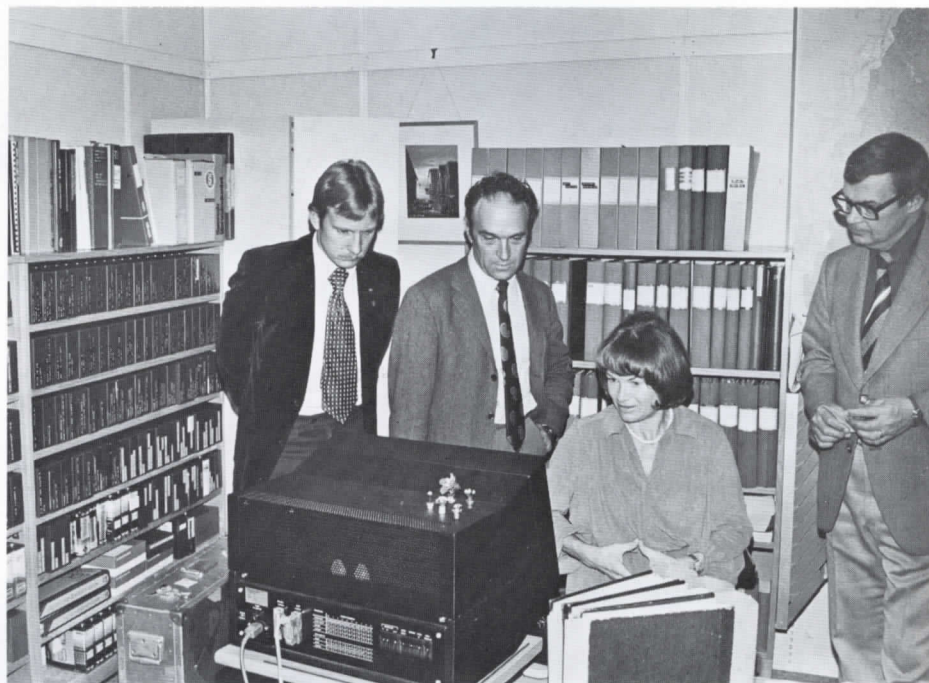
Konferensens allmänna del omfattade bl a redogörelser för Saléninvest och Fartygsdrift. Vidare ingick undervisning i första hjälp vid olycksfall, återupplivning och övning med uppblåsbar flotte. Omkring 35 personer från landsidan deltog i årets konferens som informörer och i diskussioner.

Efter det att årets Lovik-kurs hade avslutats träffade Salén-Nytt några av deltagarna och fick deras synpunkter på kursen. Vi redovisar dem här.

Vasile Sfaiter, 1:e maskinist, menar att Lovik-kursen gav honom bättre insyn i rederiorganisationen. —Kursen var genomgående bra, men paneldiskussionen borde ha lagts till sista dagen.

För *Sture Hägg*, 1:e maskinist i Forest Wasa, var det här den andra Lovikskursen. Han ger högsta betyg åt livbåtsövningarna och tycker att kursen den här gången gav mer än den föregående.

Bengt Franckell har varit i Saléns sedan 1974, senast som 2:e styrman i Snow Crystal. Det här var hans andra Lovikskurs. Han tyckte kursen var lärorik men hade gärna sett att den handlat mer om kyl.



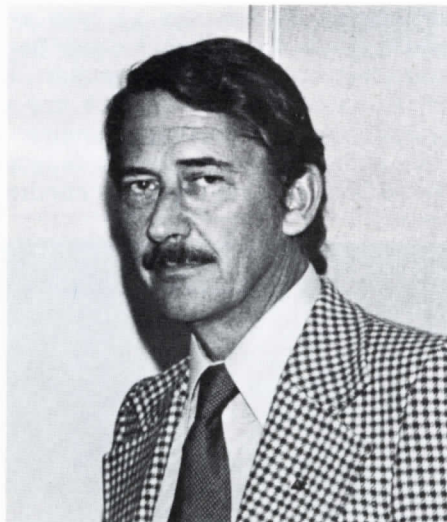
Vid datorskärmen på utbildningsavdelningen: fr v Sture Hägg, Vasile Sfaiter, Lisa Gustafsson och Ingemar Norström, de båda senare verksamma på utbildningsavdelningen.

Från sjösidan deltog följande:

Olof Ach, Gunnar Boman, Bertil Crafoord, Klas-Göran Edoff, Bengt Franchell, Mårten Grind, Jan Hörringsen, Göran Johansson, Rune Karlsson, Pentti Ringa Koski, Vasile Sfaiter, Mårten Snellman, Lars Söderberg, Veikko Vierula, Kjell Björk, Göte Bladh, Lars Einarsson, Torsten Franzén, Börje Friman, Kenneth Hallkvist, Lawrence Jansson, Ivar Jönsson, Rune Larsson, Björn Agardt, Göran Back, Abraham Birkeland, Rolf Helfer, Hans Hellström, Sture Hägg, Arnold Johansson, Vilhelm Rydström, Karl Sjöström och Irene Ven-Jönsson.

1:e reparatör *Wilhelm Rydström* har varit fem år i Saléns, hela tiden i torrlast. —En hel del av det vi ägnade oss åt på Lovik var jag inte så väl insatt i men jag fick ändå ut mycket av kursen. Det kan jag ha nytta av nu när jag skall börja segla i kylrederiet, närmast i Snow Flower.

Ekonomiföreståndare *Rune Karlsson* deltog nu i sin första Lovikskurs. Han tyckte att värdet av kursen framför allt låg i att han fick träffa andra salénare från fartygen och från landsidan och byta åsikter med dem.



2:e styrman Bengt Franckell



1:e reparatör Wilhelm Rydström



Ekonomiförest. Rune Karlsson

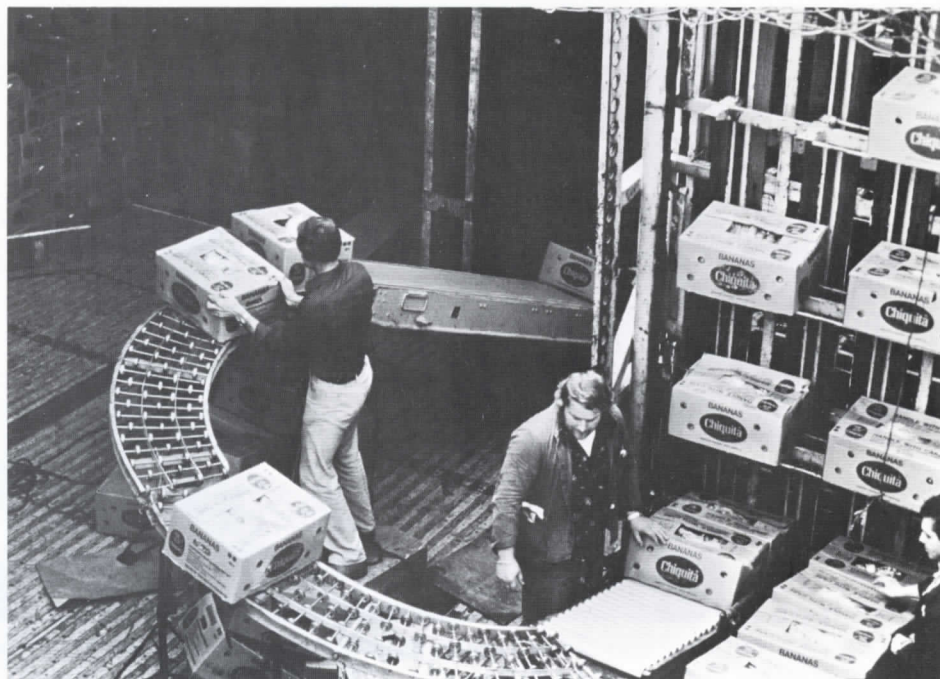
Kylfolk på studieresa

Som ett viktigt led i utbildningen inom Salén Reefer Services anordnas årligen ett par studieresor till olika kontinenthamnar, t ex Antwerpen, Rotterdam, Hamburg och Le Havre. Avsikten med resorna är att ge relativt nyanställda från olika avdelningar inom rederiet en första inblick i olika aktiviteter i en större kontinenthamn samt grundläggande kunskap om hur ett kylfartyg fungerar.

Studiegrupperna får dessutom teoretiska och praktiska exempel på lasthantering, hur ett fartyg fungerar som arbetsplats, agentens funktion m m. Studieresorna är planerade så att de sammanfaller med anlop av flera av rederiets fartyg för att visa hantering av olika lastslag.

Resan i höst gick till Rotterdam mellan den 15 och 18 oktober. Med representanter för agenten Müller & Co som sakkunniga ciceroner studerades lossning av bananer på m/s Saxonia (bilden), kött på m/s Alsatia samt citrus på m/s Antilope. Sistnämnda fartyg tjänstgjorde sedan som kombinerat "skolfartyg" och färdmedel mellan Rotterdam och Helsingborg, där resan avslutades med en titt på hamnen under ledning av Lars Brunkman.

Gruppen bestod av Rolf Ihre, som



Bananlossning på m/s Saxonia i Rotterdam. Bananlådorna läggs här på elevatoren för vidare befordran till skjulet och väntande kyltruckar.

var reseledare, Peter Månsson, Kalkyl, Ingrid Sjunesson, Marknad, John Thompson, Bunker, Dennis Wallén, Kyloperation, samt Elisabeth Wallmark, Redarkontakt.

Guld till Snow Land

Den 4 oktober förrättades den årliga utdelningen av AMVER Award till svenska fartyg. Bland de fartyg som denna gång erhöll utmärkelsen återfanns fem Salén-fartyg, nämligen Snow Land, Snow Storm, Snow Hill, Snow Drift och Delphic Wasa.

Det är U.S. Coast Guard som utdelar standar och certifikat till fartyg för deltagande i "U.S.C.G.'s Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System" (AMVER). Saléns fartyg har under åren

varit flitiga i det här avseendet och årets ceremoni var extra festlig, eftersom det då utdelades guldmedalj. Det var Snow Land som för femte året i rad erhöll AMVER-utmärkelsen, vilket belönas med guld. Befälhavaren i SRS Kaj Karlsson — inte helt okänd idrottsman hos Saléns — representerade rederiet och mottog medaljen.

Vice Amiral Robert H. Scarbrough förrättade utdelningsceremonin i Göteborg och efteråt samlades alla till lunch.



På den här bilden från AMVER-sammankomsten ses fr v Captain Neil F. Kendall, US Coast Guard, kapten Lars Baecklund, Redareföreningen, kapten Kaj Karlsson, Saléns och Vice Admiral Robert H. Scarborough, US Coast Guard.

Study trip for reefer personnel

Annual study trips to different ports on the Continent, such as Antwerp, Rotterdam, Hamburg and Le Havre, are an important part of the training program for personnel working in Salén Reefer Services.

These study groups are shown practical and theoretical examples of cargo handling, how a ship functions as a place of work, an agent's functional operations and other aspects of the shipping industry.

This year's trip was to Rotterdam, where Salén personnel were the guests of our agent, Müller & Co. Representatives of Müller showed our personnel various loading processes, including the loading of bananas on the m/v Saxonia (see photo) the loading of meat on the m/v Alsatia and citrus fruit on the m/v Antilope.

Participating in the study trip this year were Rolf Ihre, Peter Månsson, Ingrid Sjunesson, John Thompson, Dennis Wallén and Elisabeth Wallmark.

Medal to Snow Land

The U.S. Coast Guard presented a gold medal to Snow Land this year and standards and certificates to four other Salén vessels for participation in the U.S.C.G.'s Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System (AMVER). The other Salén ships receiving AMVER awards were Snow Storm, Snow Hill, Snow Drift and Delphic Wasa. All five were repeat winners. Snow Land's medal was presented to captain Kaj Karlsson, SRS, who represented Salén, by Vice Admiral Robert H. Scarborough, who officiated at the awards ceremony in Gothenburg. This is the fifth year in a row that Snow Land has been honored by the U.S. Coast Guard.

Toyotas 10-årsjubileum



Mr. T. Fujita från Toyota i Japan överlämnar en minnesgåva till Peter Wieslander, VD för Toyota Autoimport AB.

I samband med sin årliga återförsäljarkonferens firade Toyota Autoimport sitt 10-årsjubileum vid festligheter i Trygg-Hansas hus i Stockholm. Över 300 personer från hela landet deltog, varav ca 150 från Toyota-återförsäljare. Vid konferensen tog man upp försäljnings- och marknadsfrågor, företags-

ekonomiska, tekniska samt eftermarknadsfrågor. Höjdpunkten var visningen av 1980 års Toyotamodeller.

Bland gästerna märktes japanska ambassadören i Sverige, Mr. M. Takigawa, samt Mr. T. Fujita och Mr. S. Tomie, Toyota, Japan. Representer för Bilindustriföreningen, PK-Banken, Wall-

hamn AB och Motortransport AB fanns också med. Till eftermiddagsfestligheterna var också Toyota Autoimport AB:s hela personal inbjuden med damer/herrar.

Priser överlämnades till de återförsäljare som särskilt utmärkt sig under året. Toyota i Japan skänkte en elegant minnesgåva till 10-årsjubilerande Toyota Autoimport AB. Ordförande i svenska Toyota Återförsäljarföreningen, Stig Johansson, överlämnade en gåva från föreningen och till slut visades en bild-show över Toyotas utveckling under 10 år.

På kvällen gavs middag med dans i Trygg-Hansa-huset, varvid gästerna underhölls av Bosse Sundblad.

Extra förmånspris på Toyota 1979

Om Du varit anställd minst 6 månader inom Saléninvest-koncernen har Du just nu möjlighet att hos Wiklunds i Stockholm få köpa någon av de kvarvarande -79:orna till nedsatt

personalpris. Ring 08/63 15 20 eller besök Wiklunds på Strandvägen eller Ringvägen och presentera Dig som Salén-anställd.



Toyota går in i sitt andra decennium med bl a Toyota Corolla Liftback/1980, 3-dörrars sportig modell med 1800 cc-motor (78 hk DIN vid 5600 r/m).

Toyota 10 years in Sweden

More than 300 guests were invited to the Jubilee that was held in the large Trygg-Hansa conference establishment in Stockholm. Among the guests were the Japanese Ambassador to Sweden, Mr. M. Takigawa and Mr. T. Fujita from Toyota in Japan. He is seen on the picture presenting a handsome gift to Mr. P. Wieslander, managing director of Toyota Autoimport AB. From Saléninvest came Mr. Sture Ödner, Mr. Sven Salén, Mr. Christer Salén and Mr. Göran Axell, chairman of Toyota Autoimport AB.

To the Jubilee ceremony and to the dinner and dance in the evening were invited all the Swedish Toyota dealers with ladies and the Toyota Autoimport personnel with ladies/gentlemen.

In the afternoon the 1980 Toyota car models were presented to the guests.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 17

Korshamn (1947–1949)

Ångfartyg, byggt 1919 av Todd
D.D. & Constr. Co, Tacoma.

Tonnage: 4957 brt, 3072 nrt,
7632 tdw.

Reg.nr: 8969.

Tonnage under svensk flagg: 4270
brt, 3735 nrt, 7225 dwt.

Denna lastångare byggdes för
United States Shipping Board, Ta-
coma, Wash., och döptes till *Zarem-
bo*.

1930, omkr., såld till American
West African Line Inc (Bar-
ber S.S. Lines Inc), New York
men behöll sitt namn.

1945, övertagen av U.S. Maritime
Commission, New York.

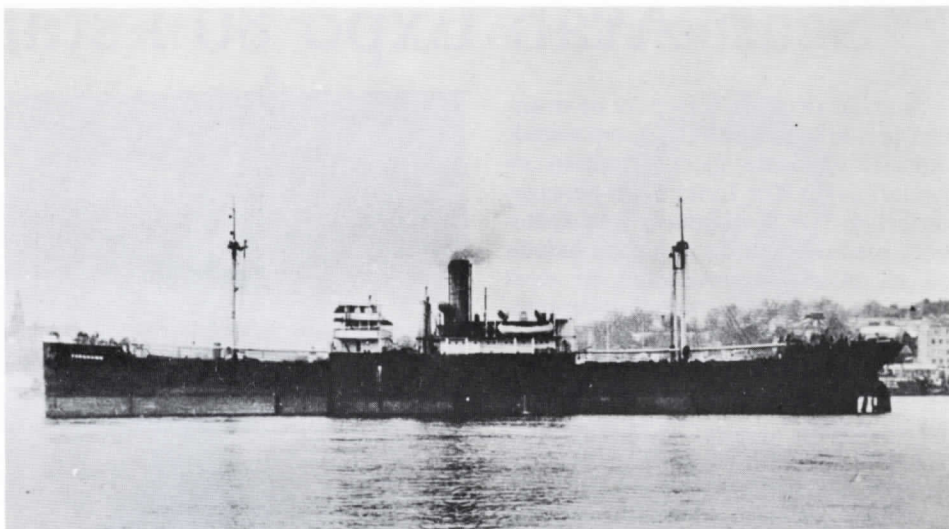
1946, såld till Caribbean Land &
Shipping Corp., Panama, men
namnet behölls oförändrat.

1946, nov., inköptes fartyget till
Sverige av skeppsredare Sven
Salén, Stockholm och när det
i mitten av 1947 sattes i trafik
under svensk flagg erhöll det
namnet *Korshamn*.

1949, maj, erhölls tillstånd att för-
sälja ångaren till Avni Nuri
Meseretcioglu i Istanbul, Tur-
kiet, men köpet genomfördes
aldrig.

1949, nov., försåld för 300.000 kro-
or till E. Russ & Co, Ham-
burg, Tyskland och omnämnd
till *Gisela Russ*.

1952, okt., såld till nedskrotning i
Tyskland.



Korshamn

Selma Salén (1948–1949)

Motorfartyg, byggt 1948 vid Cant.
Nav. Franco Tosi, Taranto, Italien.

Tonnage: 6252 brt, 3582 nrt,
10035 tdw.

Reg.nr: 8965.

Detta motorfartyg byggdes
för ett partrederi med skeppsredare
Salén som huvudredare och fick i
dopet namnet *Selma Salén*.

1949, sept., försåldes skeppsredare
Saléns hälft i fartyget till AB
Allhem (E. Hansen), Malmö,
som blev fartygets nya ägare.
Namnet ändrades till *Grane-
fors*.

1949, överfördes fartyget på mo-
derbolaget, Rederi AB Clip-
per (E. Hansen), Malmö.

1954, nov., försåld för drygt 8 mkr
till Bugsier-Reederei- und
Bergungs A.G., Hamburg,
Tyskland. Omdöptes till
Friedenau.

1963, såld till Náviera Nuevamar
S.A., Panama, varvid fartyget
märkligt nog återfick namnet
Granefors.

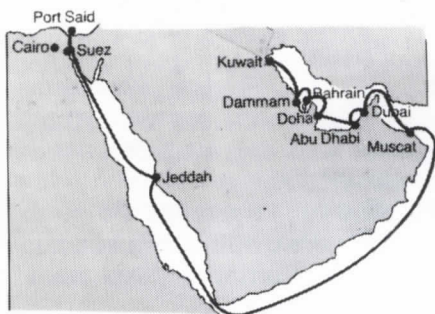
1970, såld till köpare på Formosa
för nedskrotning och anlände
till Kaohsiung på sista resan
den 5 maj 1970.



Scan-Arab Expo 80 i startgroparna

Snart är det dags för en av de ovanligaste marknadssatsningar som svensk industri någonsin gjort. I mitten av januari avgår Tor Lines stora passagerarfartyg Tor Scandinavia från Göteborg med destination Arabiska halvön på en utställningsresa med ett stort antal skandinaviska företag representerade ombord. Utställningen har fått namnet Scan-Arab Expo 80 och är den hittills största samnordiska satsningen av detta slag.

Resan kommer att gå till åtta av de absolut viktigaste hamnarna runt den Arabiska halvön, nämligen Jeddah, Muscat, Dubai, Abu Dhabi, Doha, Bahrein, Dammam och Kuwait. Det blir två dagars hamnuppehåll i samtliga ovan nämnda hamnar. I varje hamn invigs utställningen av lokal regeringsrepresentant. Mottagningar, konferenser etc sker i anslutning här till.



När holländarna förra året gjorde motsvarande resa med Tor Scandinavia deltog totalt 410 utställare representerande 182 holländska företagsgrupper. Intresset från skandinavisk sida har tyvärr inte varit lika stort, men det hindrar inte att optimismen är stor och förhoppningarna höga hos de nära 100 skandinaviska företagen inför den nu förestående resan.

Scan-Arab Expo 80 föregås av en intensiv bearbetning av de aktuella marknaderna. De nordiska länderna gör tillsammans en PR-kampanj inne-



Den 17 januari lämnar Tor Scandinavia Göteborg med destination Port Said i Suezkanalen, där representanter för de nordiska utställarna stöter till.

fattande annonsering i lokal press, informationsmöten etc till en kostnad av 2,25 miljoner kronor. Vid sidan därav gör de enskilda företagen egna PR-insatser riktade till speciella målgrupper.

Holländarna beräknade att ca 100.000 personer besökte deras utställning — därav 30.000 enbart i Kuwait under avslutningsdagarna. Den Scan-Arabiska utställningen kommer inte att vända sig till samma breda konsumentgrupper som holländarna gjorde, utan i stället sträva efter att få besökare/kontakter i första hand med ett urval av

importörer, industrier och andra affärsmän i området. Antalet besökare i varje hamn kommer därför att vara kraftigt begränsat.

Utställningsresan arrangeras av World Wide Expo i Köpenhamn och Tor Line samt med medverkan från Exportråden i de nordiska länderna. För svensk del kommer de svenska handelssekreterarkontoren i de olika hamnarna att assistera vid sales promotionarbetet.

Saléninvest deltar med en monter i utställningsresan.

Scan-Arab Expo 80

One of the most unusual marketing campaigns ever conducted by Swedish industry will begin soon. Tor Scandinavia, Tor Line's large passenger ship, will leave Gothenburg in the middle of January on a journey to the Arabian peninsula. The boat will serve as an exhibition stand for Swedish industry, with a large number of Scandinavian companies represented on board — the largest coordinated effort of its kind ever conducted by Swedish industry.

Tor Scandinavia will call on eight of the most important ports in the Arabian peninsula, Jeddah, Muscat, Dubai, Abu Dhabi, Doh, Bahrein, Dammam and Kuwait. The exhibition will be opened in each port of call by a local government representative. Receptions, conferences and other functions will be arranged at each port following the opening ceremonies.

Saléninvest will participate with an exhibition stand on the boat.

Scan Arab Expo 80, the project name, will be preceded by intensive preparatory work in each of the markets concerned. The Nordic countries are conducting a joint PR campaign, including advertisements in local Middle East publications, information meetings, etc. for a projected cost of approximately SEK 2.25 million. In addition, many of the individual companies are conducting PR campaigns of their own directed toward special target groups.

Representatives of Dutch industry, which conducted a similar campaign during 1978, estimated that 100,000 persons visited their exhibition, including 30,000 in Kuwait alone during the final days of the campaign. The Scan-Arab exhibition is intended as a means of establishing contact with a selected group of importers, industries and other business representatives in the area. Visitors at each port of call, thus, will be restricted to a rather limited number.

Tor Lines fraktseglingar på Amsterdam dubblas

Från och med slutet av oktober kommer Tor Line Frakt att öka servicen på linjen Göteborg—Amsterdam från två till fyra seglingar per vecka. Anledningen är bl a det ökade handelsutbytet mellan Sverige och kontinenten — främst Holland och Belgien. Detta har gjort att Tor Lines båda veckoseglingar hittills snabbt har fullbokats med resultat att man tvingats avvisa last.

För att möta den här utvecklingen sätter Tor Line in ytterligare två fraktfärjor på linjen Göteborg—Amsterdam. Till en början är det västtyska roro-fartyget EMS som kommer att tra-

fikera routen — från och med slutet oktober övertas trafiken av irländska Dundalk som Tor Line övertar från den nya samarbetspartnern Sessan-Linjen.

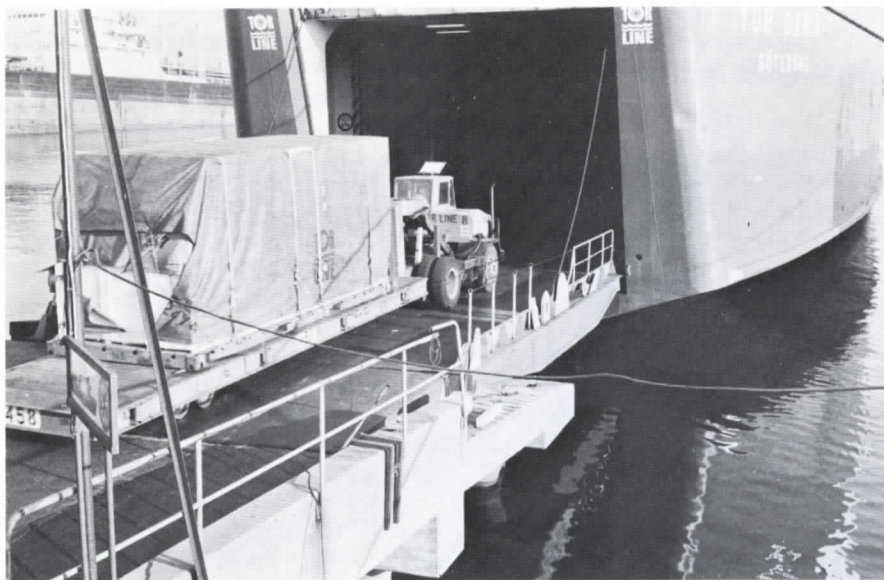
Dundalk har en kapacitet på fyrtio trailers, farten är 18 knop och hon kommer alltså att göra två rundturer per vecka.

Tor Line doubles sailings

Tor Line Freight increased its service on the Gothenburg-Amsterdam run at the end of October from two to four trips a week. The decision was prompted by the increase in trade between Sweden and the Continent — and especially to the Netherlands and Belgium — which had become so heavy that the company had been forced to turn away business. In order to improve service immediately, it

placed the West German ro/ro vessel EMS on the Gothenburg-Amsterdam run on a temporary basis. The EMS was replaced later by the Irish ship Dundalk, which Tor Line acquired from the Sessan Line, with which it has a cooperation agreement. The Dundalk can carry 40 trailers, has a speed of 18 knots and will make two round trips each week.

Tor Line på Nordsjön: 500 avgångar per år



Tor Dania, ett av Tor Lines ro/ro-fartyg lastar i Skandiahammen, Göteborg.

Storleken på Tor Line-färjorna gör att de kan ta mycket last och därför hålla lägre pris per lastenhet. Passagerarfärjorna kan ta 780 lastmeter och de specialbyggda lastfartygen 1600 lastmeter. Godset skall inte tillbringa mer tid än nödvändigt till sjöss. Passagerarfärjorna gör resan till England på 24 timmar och till Amsterdam på 20 timmar. Lastfartygen behöver 30 timmar till England och 28 timmar till Amsterdam.

40 avgångar i veckan

Varje vecka har Tor Line 40 avgångar från olika hamnar runt Nordsjön. Bara från Göteborg har man 9 avgångar med lastfartyg och passagerarfärjor, vilket betyder att det alltid finns ett fartyg som

skall avgå när kunderna behöver det. De täta turerna gör att man i stort sett inte behöver ta hänsyn till avgångstider när produktionen planeras.

4 olika hamnar i England och Holland

Det är bara Tor Line som har direkttrafik både på Immingham och Felixstowe. Skälet till att Tor Line anlöper de två hamnarna är deras strategiska läge. Genom närheten till Midlands och London-området kan man täcka in England på ett ekonomiskt riktigt sätt.

Samma sak gäller de stora export- och importländerna på kontinenten. Från terminalen i Amsterdam är det t ex 150 km kortare väg till Frankfurt än via Kiel.

Personnytt



Lars Malmberg, tidigare divisionschef för Åhléns-Tempo-divisionen inom NK-Åhléns AB, tillträdde den 1 oktober befattningen som VD för Distributions AB DAGAB. Han efterträdde då Carl Erik Hedlund som övergått till Ahlsell AB, för att där tillträda befattningen som VD.

Lars Malmberg assumed his new duties as President of DAGAB on October 1. He previously held a managerial position with NK-Åhléns AB (Sweden). He succeeds Carl Erik Hedlund, who has been appointed President of Ahlsell AB.

500 Tor Line departures every year

The size of Tor Line ferries makes it possible for them to carry large cargos and offer low cargo unit prices. The passenger ferries can take 780 trailer meters and the ro/ro vessels 1,600 trailer meters. The passenger ferries make the crossing to England in 24 hours and to Amsterdam in 20 hours. Cargo vessels require 30 hours for the trip to England and 28 hours to Amsterdam.

40 departures every week

Every week, Tor Line vessels depart 40 times from various ports in the North Sea. Gothenburg alone accounts for nine departures of cargo vessels and passenger ferries, which means that there is always a departure pending when customers need it. The closely scheduled sailings make it possible for manufacturers to eliminate departure schedules from their production planning.

4 different ports in England and Holland

Tor Line is the only shipping company that travels directly to both Immingham and Felixstowe. The reason for Tor Line to maintain traffic to both ports is their strategic positioning. Because of their proximity to the London area and the Midlands, respectively, Tor Line is able to cover England economically and conveniently.

The same is true for the large import and export countries on the Continent. The distance from Amsterdam to Frankfurt, for example, is 150 kilometers shorter than from Kiel to Frankfurt.

Sålda fartyg

Fyra av de fem isförstärkta 23.000 tons bulkfartyg som byggts för Saléns i Wismar är nu sålda. Delphic Wasa och Gothic Wasa levererades till köparna den 9 oktober, Hacienda Shipping Ltd., Liberia, och Monticello Shipping Ltd., Liberia. Fartygen, som återbefraktats på tre år, har döpts om till Tasmania resp. Salamis.

Baltic Wasa och Celtic Wasa har tidigare sålts till Pagoda Shipping Ltd., Liberia, resp Cathay Shipping Ltd., Liberia. Även dessa båda har återbefraktats på tre år och döpts om till Galapagos och Orkney.

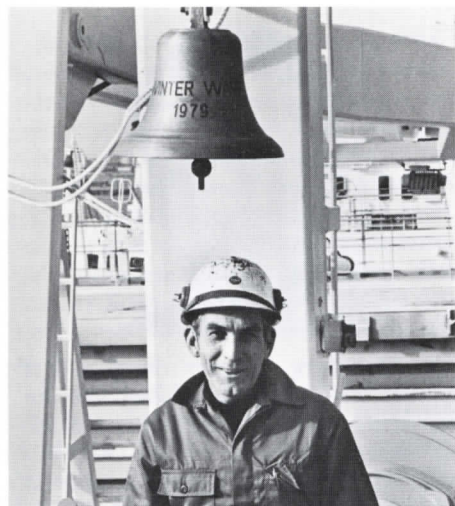
Det femte fartyget i serien, Arctic Wasa, går i timecharter för Boliden.

Ships sold

Four of the five ice strengthened 23,000 dwt bulk carriers built for Salén at Wismar are now sold. The Delphic Wasa and Gothic Wasa were delivered on October 9 to Hacienda Shipping Ltd., Liberia, and Monticello Shipping Ltd. resp. The ships are chartered back for three years and have been renamed Tasmania and Salamis resp.

The Baltic Wasa and Celtic Wasa were earlier this year sold to Pagoda Shipping Ltd., Liberia, and Cathay Shipping Ltd., Liberia. These ships are also chartered back for three years and have been renamed Galapagos and Orkney resp.

The fifth vessel in the series, the Arctic Wasa, is timechartered to the Swedish company Boliden.



Kapten Karl-Axel Olsson har deltagit i byggandet av både Winter Water och Winter Wave som rederiinspektör på Öresundsvarvet. Nu har han fört Winter Wave som befälhavare under hennes första resor.

Så här säger han i ett resebrev till Salén-Nytt:

— De viktigaste tillfällena under ett fartygs tillkomst är kölsträckning, sjösättning, dop och leverans och i viss mån också jungfruresan. För oss som arbetar ombord är nog leverans och flaggskifte det mest högtidliga. Från och med då övertar vi ansvaret för fartyget, och fartygets verkliga "liv" börjar.

Winter Waves första resa gick från Göteborg till Cape Town i Sydafrika. Vi var 28 personer ombord, två mer än i vanliga fall.

De flesta började med att lära känna sin arbetsplats. Vi som varit med under byggnadstiden kände redan väl till fartyget. Vår första uppgift blev att lära känna fartyget till sjöss. Stores och reservdelar hade levererats ombord in i det sista. Nu måste vi fortsätta inventera våra tillgångar och lägga allt på plats, från maskindelar till kontorsmaterial, köksattiraljer och proviant.

Sedan genomförde vi en mängd säkerhetsövningar som livbåtsmanöver och brandövningar.

Stabiliteten god

Vädret på Nordsjön var inte det bästa, men fartyget visade sina sjöegenskaper med god stabilitet. Sämsta tänkbara väder hade vi dock inte, så vi kan inte med säkerhet säga, hur hon uppför sig då.

Under de första dagarna till sjöss bråkade de nautiska instrumenten. Radarn och gyron fungerade inte helt som de skulle etc. Vi hade rena 30-talsstandarderna på bryggan under en kort period. Men bit för bit löste vi naturligtvis problemen.

Maskingänget gick vakt en vecka, och under den tiden hade de och elekt-

roingenjören en stor uppgift att fylla. Allt som var kopplat till larmcentralen kontrollerades extra noga, och fellarm lokaliserades och avhjälptes.

Äpplen och päron i Cape Town

När vi närmade oss Cape Town, körde vi luckorna och upptäckte en del fel, som vi kunde rätta till. Luckorna har hittills också fungerat bra. Har stuvarna haft några minuters väntetid, har anledningen varit, att man inte haft tillräckligt med last framme!

I Cape Town lastade vi äpplen och päron. Det visade sig, att vi tog en av världens största äpple- och päronlaster i en last, trots att fartyget inte kubikmässigt är störst. De fyrkantiga lastrummen är mycket bra med hänsyn till både stuvningsförhållanden och lastutrymme.

Beräkningen av isolering och kylkapacitet har också visat sig stämma fint.

Nöjda stuvare i Hamburg

När vi lämnade Cape Town, mötte vi Winter Water som var på väg in till vår kajplats.

Vi lossade vår last i Hamburg och i Sheerness, England. I Hamburg fattade stuvarna snabbt lasthanteringssystemets möjligheter och var mycket nöjda med den väsentlig förbättrade arbetsmiljön.

Innan vi lämnade Hamburg, fick vi besök av en del tekniker och rederifolk från Israel. De var mycket begeistrade i fartyget. Flera stora rederier har för övrigt studerat lasthanteringssystemet, som de tycker är mycket intressant.

Från Sheerness gick vi till Antwerpen, där vi lastade traktorer till Philadelphia. Vi tog ombord cirka 900 traktorer på knappt åtta timmar. Lossningen gick ännu snabbare.

Från Philadelphia gick vi sedan till Golfito i Costa Rica via Panamakana-

len. Där möttes Winter Wave för att få ett s.k. Panamamätbrev. Inspektörerna tillbringade en arbetsdag ombord. De tyckte fartyget var ett fint exempel på svensk skeppsbyggnadskonst. I Costa Rica lastade vi bananer och efter en likadan bananresa lastar Winter Wave citrusfrukt i Long Beach till Fjärran Östern.

Summering

De nya kylfartygen är, efter vad jag kan bedöma hittills, mycket ändamålsenliga, speciellt under högsäsong, när hela lasten är framme — annars blir det gärna väntetid. Så fort går lastningen.

Vi kommer ju även med tiden att använda ett särskilt pallsystem, som underlättar hanteringen ännu mer. När hela systemet kommit igång, blir det alltså ytterligare tidsvinster.

Winter-fartygen är förutom väl lämpade för kylida varor bra för alla slag av pallaster, och det tycker vi bör prövas. Där har marknadskillarna en uppgift!

Jag tror, att det är rätt beslutat att gå ner i hästkrafter vad beträffar huvudmotorn. Vi kan köra mer ekonomiskt. Rätt utformade kylfartyg behöver inte gå så våldsamt snabbt, som man förr trodde.

Vi ombord tycker mycket om den smakfulla inredningen. Alla besökare är naturligtvis också fulla av beundran inför den. Det som inte fungerar för oss än är de inre transportvägarna. Vi saknar också de fria däcksytorerna, men det är ju priset för förbättrad lasthantering!

Jag kan summera tre månaders drift med att Winter Wave gått förvånansvärt bra. Man kan redan säga, att den satsning som gjorts har lyckats. Det måste kännas tillfredsställande för både dem som drivit fram idéerna till kylfartygen och dem som byggt fartygen! Vi hoppas också att fler systerfartyg byggs.

Hälsningar
Karl-Axel



Lastning i Cape Town

Aktiesparare besökte Saléns i Houston

Ett 25-tal medlemmar i Aktiespararnas Riksförbund gjorde i oktober en studiere-
resa till USA. I programmet ingick bl a
besök i Houston, Texas, där de blev om-
händertagna av Salén Energy och orien-
terade om de olika energirelaterade ak-
tiviteter i den våldsamt expanderande
staden och om Salén Energy's andel

därav. I samband med en lunch för
Aktiespararna på fashionabla Houston
Club överlämnade redaktör Carl Swartz
t h, börskrönikör på Svenska Dagbladet,
föreningens Viking-symbol till Rainer
Moberg, VD i Salén Offshore Drilling
Co.



Share investors visit Salén in Texas

About 25 members of the Share Investors' Federation travelled to the United States on a study trip in October. The agenda included a visit to Houston, Texas, where they were received by Salén Energy and informed of energy-related activities in that rapidly expanding city, and Salén Energy's participation in the expansion.

At a luncheon at the fashionable Houston Club, Carl Swartz, a financial analyst for Svenska Dagbladet (a Stockholm daily newspaper) presented the Federation's Viking symbol to Rainer Moberg, Managing Director of Salén Offshore Drilling Co.

Salta seglare

Sällan eller aldrig har ett saltare sällskap setts på Saléns än det som en afton i november hade samlats på Salén Dry Cargo. 25 var de till antalet, ett hade de gemensamt: alla hade rundat "Hornet" på råseglare minst en gång i sitt liv.

Rätt gissat — det var medlemmar i Cap Hornklubben som kommit samman och Salén Dry Cargo hade nöjet att svara för värdskapet. Ännu en sak hade de gemensamt — alla var sjökaptenar med många år bakom sig som styrmän och befälhavare på skepp i olika svenska rederier. Äldst var förre mästrelotsen på Landsort, John Sjöblom, ny-



ligen 90 år fyllda. På Per-Olows bild ovan ses han i samtal med förre lotsdirektören Torsten Eriksson.

Under Allan Dahlbergs sakkunniga ciceronskap fick de erfarna sjöbjörnar tillfälle att se hur ett modernt bulkrederi arbetar och därefter samlades alla till en matbit och angenäm samvaro. Klubbens president, Gunnar Bråkenhielm, framförde avslutningsvis Cap Hornarnas tack för besöket på rederiet.

"Old Salts" inspect new ships

Twenty-five of the world's most seasoned "old salts" visited Salén Dry Cargo in November to see how a modern bulk cargo company operates. The veteran seamen, all of whom are members of the Cape Horn Club, had one thing in common: each has rounded the southern tip of South America at least once aboard a square rigger. Their guide at Salén Dry Cargo was Allan Dahlberg.

Tanker-dop i Hong Kong



Den 1 oktober gick den nybyggda tankern m/t Birdie om 66.166 tdw in i en långtids-charter för Salén Tanker AB. Fartyget levererades samtidigt till sin redare Hong Shipping Inc. i Hong Kong.

Gudmor var fru Gunilla Thiel, hustru till Ingemar Thiel, befraktningschef på Salén Tanker AB.

Christening in Hong Kong

On October 1st, 1979, the new tanker M/T Birdie, 66,166 dwt, was christened and at the same time started a long-term charter with Salén Tanker AB. The ship was delivered to Hong Shipping Inc. in Hong Kong.

Godmother was Mrs. Gunilla Thiel, wife of Mr. Ingemar Thiel, chartering manager of Salén Tanker AB.

Anteckningar från resa med s/s Söderhamn

Vem minns 1936 — bara den som är lika gammal som jag. På våren detta år cyklade jag till Frihamnen och uppsökte Sven Salén på Banankompaniet. Jag kände honom väl från Sandhamn och KSSS. Naturligtvis hade jag beställt tid. Han var som alltid mycket vänlig. Jag berättade om att jag ville bli sjökapten och göra min värnplikt i Kung. Flottan och att jag ville skaffa mig praktik för att komma in på Navigationsskolan. Han var mycket förstående och sade att han skulle ringa mig. Han skaffade mig arbete på däck på ett av sina fartyg, där ett vitt S på blå botten, omgivet av en parentes fast felvänt och på något sätt påminde om märket för Fyffes Bananer.

Efter skolans slut den våren tog jag tåget till Sundsvall och inställde mig på fartyget "SS Söderhamn". Vi gick till olika norrlandshamnar och lastade pappersmassa i 200 kg-balar. Kaptenen på fartyget var Bror Andersson, bördig från Nyhamns läge i Skåne. Det visade sig att han var barndomsvän med min rektor i gymnasiet, Cornelius Sjöwall. Äntligen, i slutet av juni, vände vi söderut och passerade genom Öresund. Vid Nyhamns läge passerade vi kaptenens hem. Vi strök flagg och hälsade på detta sätt kaptenens hustru som stod på backen utanför huset och strök flagg vid sin flaggstång. Efter en ganska gropig resa kom vi till Methil i Skottland, där vi bunkrade kol. Vi passerade genom Pentlands Sund där en jungman slog mig på käften med motivering att jag var en sådan där bildad jävel som gick i skolan. Efter att ha blivit omplåstrad av stewarten och fått en whisky, något som jag aldrig förut hade smakat, somnade jag och vaknade vid att jag kräktes. Jag var 15 år.

I 16 dygn i motvind och grov sjö väcktes jag en morgon av en kamrat som sade att jag skulle upp på bryggan till kapten. Jag visste att vi närmade oss det amerikanska landet. Jag visste också att min vakt inte skulle börja förrän betydligt senare. Jag kom upp på bryggan till kaptenen och slogs emot av en fruktansvärd kyla, inte ett moln på himmelen men som sagt — iskallt. Kaptenen pekade ut för mig vita isberg som med majestätiskt lugn seglade omkring oss. Jag tror det är bland det vackraste jag sett. Det var inte små istappar, det var som om Kebnekajse och Sulitelma hade legat i vattnet i solgasset. 16 dagar hade vi haft att göra från Pentlands Sund till S:t Lawrence Bay. Vi passerade Quebec och gick in i S:t Lawrencefloden och fortsatte till Montreal.

Från Sven Salén hade jag ett brev till en Mr Cuttle, som var chef för Canadian Steamship Lines. Denna vänliga herre tog hand om mig, satte mig på en buss till New York city, där jag inkvarterades på Hotel Plaza, som redan då var i lyxklass. En weekend bjöds jag till familjen Cuttles Mansion House i Connecticut. Jag skulle där träffa huvudmannen för släkten Cuttle. Jag fördes in i ett hus som närmast var att likna vid gamla Riksdagshuset och efter att ha blivit installerad i mitt rum med badrum, gick jag vilse och kom för sent till lunchen, en oförlätlig synd i amerikanska ögon. Det var en viss skillnad att bo här, när jag kom praktiskt taget direkt från skansen på "SS Söderhamn". Jag klarade mig relativt bra, men när man ville att jag skulle spela hästpolo gjorde jag en ganska slät figur. Jag slog med den långa träklubban, men lyckades bara träffa hästens ben. Till slut blev hästen arg, gick av banan och kastade



Stig Olin är idag underhållningschef på TV. Han seglade som ung till sjöss hos Saléns.

av mig. Sedan dess har jag icke ägnat mig åt denna sport.

Till slut återvände jag till mitt fartyg som då hade bytt hamn och låg vid kaj i Completon i New Brunswick. Här meddelade kaptenen mig att man inte alls skulle gå tillbaka till Sverige utan fortsätta till Kingstown på Jamaica med styckegods. Bredvid oss låg ett stort fartyg från Olsen Lines och eftersom jag skulle tillbaka till skolan i Stockholm, tog kaptenen mig vid handen och gick ombord på det norska fartyget, talade med kaptenen och ordnade så att jag fick jobba i maskin. Detta fartyg gick till Liverpool och det var ju nästan hemma.

Detta är enbart minnesanteckningar av en resa. Jag kom till flottan under kriget men jag blev aldrig sjökapten. Det finns stunder när jag längtar tillbaka till ett hav som var mitt hem under den tiden. Att spela teater är knappast samma sak som att vara kapten på ett skepp och jag gratulerar Handelsflottan till att ha sluppit mig. Jag har aldrig blivit det som jag drömde om vid 15 års ålder, att bli "a captain of the seven seas"!

Stockholm den 13 september 1979

Stig Olin

God start för volleyboll

Saléns IF har under hösten genomfört en träningsturnering i volleyboll. Kyl, Torrlast, Ekonomi/Drift och Personal/Administration har deltagit. Kyl har dominerat på plan men däremot

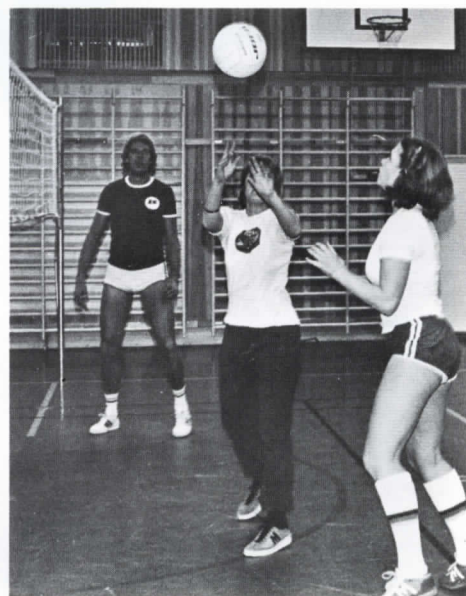
Torrlast har dominerat på läktaren. På bilden ses Ekonomi/Drift i aktion mot Torrlast i sin ena match, vilken Torrlast vann komfortabelt. ▶

Om tjänstebilar

I den engelska personaltidningen Fyffes-News stod följande tänkvärda artikel angående tjänstebilar.

"Tjänstebilar skiljer sig avsevärt från privatbilar. De kan köras mycket fortare på alla växlare, särskilt backväxeln. De har dessutom en förvånansvärd acceleration. Batteri, vatten, olja och lufttryck behöver bara

kollas om bensinmacken har en snygg tjej som hjälper till. Askfatet är placerat på golvet och ofta försett med heltäckande matta. Tjänstebilarna behöver inte låsas när de parkeras och inte heller tvättas mer än en à två gånger om året. De går bara på 99-oktanig bensin. Ovanliga eller starka ljud från motorn kan man lätt få bort genom att justera radions volymkontroll".



Åtta forskare testade 200 tvillingar till sjöss



Outtröttlige och alltid idérike kapten Sune Dahlström på Tor Scandinavia har ännu en gång seglat över Nordsjön med ett par hundra tvillingar ombord. Den här gången kom de i särskilt stort antal från Holland, medan ett 60-tal var från Sverige och ca 20 från Norge. Med på resan var även åtta tvillingforskare från de tre länderna, däribland genetiker, tandläkare och en biolog. Fartygets bastu hade man lagt beslag på som forskarcentrum och där togs EKG och mättes blodtryck och blodkapacitet på löpande band under hela resan. Alla fick även sina tänder och käkar undersökta och fick fylla i omfattande frågeformulär om sig själva. Nu bearbetas

det digra materialet och så småningom kommer kanske någon form av sammanfattning från de kvalificerade forskarna.

Under resan beslutade man bilda en skandinavisk tvillingklubb och nog finns det förutsättning för att en sådan skall bli livskraftig: enbart i Sverige har vi nämligen 125.000 tvillingar.

Efter nära två dygn ombord och några timmars landvistelse i Amsterdam var både forskare och tvillingresenärer eniga om att göra om resan nästa år och då förlänga den med några dagar.

Dödsfall



C.R. (Bob) Cunningham, Vice President i Salén Offshore Drilling Co., avled den 7 november efter en längre tids sjukdom. Saknaden är stor efter både vännen och den skicklige medarbetaren bland oss alla som stått våra energiangagemang nära. Bob lämnar efter sig en väletablerad organisation i Houston, i vilken han varit en centralfigur under hela uppbyggnaden och som han karaktäristiskt nog in i det sista bistod med råd. Att på så kort tid trots utländskt ägande bli en av de stora amerikanska oljebolagen fullt accepterad operatör av oljeborrplattformar i deras sökande efter olja och gas får mycket tillskrivas det goda namn och rykte som Bob byggt upp under sina 35 år i branschen. Vi kommer också att sakna Bobs lugn och goda råd i samband med vår egen prospektering i områden främmande för både Houston och Stockholm.

GAX

Scientists studied 200 twins at sea

Tor Scandinavia sailed across the North Sea recently with two hundred twins on board. An especially large number of the twins came from the Netherlands, but many also from Sweden and Norway.

Also on board were eight scientists, specialists in the study and observation of twins, from the three countries. The ship's sauna was used as a research center for electrocardiograms. Each passenger's blood pressure was also recorded as well as their blood capacity throughout the trip.

The twin's teeth and jaws were also carefully examined and everyone was asked to fill in a large number of comprehensive questionnaires about himself.

The extensive amounts of material are now being compiled and studied and a final report will be published by the scientists upon completion of this time-consuming task.

During the trip, it was decided to establish a Scandinavian Twins Club. Considering that there are about 125,000 twins in Sweden alone, the basic requirements for a strong and active club certainly exist.

C.R. Cunningham, Vice President of Salén Offshore Drilling Company in Houston, Texas, died on November 7 after a long illness. Mr. Cunningham was active for 35 years in the field of oil and gas prospecting and played a central role in Salén Offshore's development. He gave the company advice and assistance all the way until his very last days. The company's excellent reputation in the United States as an operator of oil drilling platforms is a tribute to his efforts. His colleagues in the energy field have lost a good friend and a skilled fellow worker.

Årets trotjänare

Saléns har under årens lopp kunnat glädja sig åt att bland medarbetarna ha ett ovanligt stort antal med lång och trogen tjänst. Huruvida detta är ett tecken på den s k Salén-andan eller en i största allmänhet god trivsel i och med företaget är svårt att säga. Däremot vå-

gar vi med bestämdhet påstå, att dessa medarbetare i hög grad har bidragit till företagets lyckosamma utveckling.

Under 1979 har en rad av dessa trotjänare uppmärksammats av företagsledningen med minnesgåvor, vilka traditionsenligt överlämnats i samband

med luncher, till vilka de hyllade fått inbjuda nära medarbetare och personliga vänner. Salén-Nytt återger på denna sida — i likhet med tidigare år — bilder av dem som under 1979 mottagit minnesgåvor.



I 42 år arbetade Harry Eriksson inom shipping, först hos Brodin-rederierna och därefter hos Saléns. När han gick i pension i somras avtackades han av Claes-Henrik Zethelius, som överlämnade företagets minnesgåva till honom. Vid en lunch i samband därmed deltog bl a (fr v): Kaj Janérus, Sten Sundberg, Lars-Christer Holm, Allan Lundberg, Göran Carlberger, Lars-Ove Åkesson, Harry Eriksson, Claes-Henrik Zethelius och Allan Andreasson.

Long-standing service awards

Through the years, Salén has had the pleasure to note that an unusually large number of our employees have been with the company for many years. It's difficult to say if this is a sign of the so-called Salén morale or just a general indication of job satisfaction within the Company. However, it is safe to say that these employees, through the continuity of their many years with the Company, have made substantial contributions to our success and development.

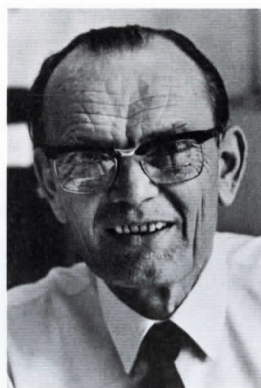
During 1979, a number of our loyal employees with many years' service with the Company have been recognized by management and received long-standing service awards. On this page, Salén-Nytt publishes the pictures of all employees who have received awards during 1979.



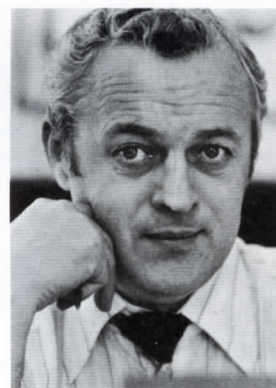
Ewert Geimar, pensionär efter 30 års tjänst.



Ingemar Thiel



Hilmer Halberg, pensionär efter 25 års tjänst, varav 13 på Ekensbergs Varv.



Rolf Säterberg



Ove Amholt



Arne Björklund



Günther Plath, Banan-Kompaniet



Sven Johannison, Banan-Kompaniet

En Amerikaresa för två, det är ingen dum vinst ...

Den 29 september bar det iväg till USA. Första uppehåll blev naturligtvis New York, The Big Apple. Och stort, det var det verkligen. Det bor 8 milj invånare i centrala New York och ytterligare 8 milj om man räknar med förorterna. Som turister besökte vi förstås Empire State Building, Statue of Liberty, Rockefeller Center m.m. Vi besökte också Torrlasts mäklare i New York, International Cargo & Ship Chartering Consultants. Där träffade vi "Exilsalénarna" Gösta Norén, Ann-Katrin Nilsson, Per Barre, Alf Edorson plus kontorets övriga trevliga medarbetare. En av cheferna för ICSCC, Charlie Ries, var mycket älskvärd och tog väl hand om oss.

Efter 4 dagars spännande upplevelser i New York begav vi oss söderut till Washington, en mycket pampig stad med många sevärda byggnader och en mycket raffinerad tunnelbana. Den var helt nybyggd och automatiserad, vagnarna hade heltäckande mattor och luftkonditionering och en vänlig högtalarröst hälsade passagerarna välkomna ombord. Vita Huset var förstås tju-sigt att se, det var t o m tillåtet att gå in där och titta på en del av rummen.

Vi tillbringade två dagar i Washington, sedan flög vi ner till det soliga och varma Florida. Här var det verkligen varmt och skönt och utan luftkonditionering i bilar och hotellrum hade man väl inte stått ut med värmen. Vi hyrde en bil i Orlando och åkte ut till kusten och styrde kosan söderut. Stora delar av Floridas ostkust är mycket hårt exploaterade med enorma hotell och palatsliknande privatvillor. Men det fanns också vackra orörda naturområden. Vi passe-



French market i New Orleans

rade West Palm Beach, Hollywood Beach, Miami och åkte ut på den lilla svansen ända ner till Key West. Egentligen är det en mängd småöar som är sammanbundna med otroligt långa broar. Key West var en förvånansvärt stor stad men saknade den typiska amerikanska stadsbilden med skyskrapor, breda avenyer osv. Istället var det en utpräglad villastad med pittoreska trähus och smågator.

På tillbakavägen, i närheten av staden Marathon, hittade vi ett riktigt paradiset där vi tillbringade 4 dagar med att bada, dyka och sola. Därefter åkte vi norrut och besökte Walt Disney World en dag. Det var verkligen sevärt. Resan gick sedan vidare till Tampa och St Petersburg och till New Orleans. Här besökte vi ICSCC's filialkontor, International Ship Management & Agencies Services och träffade Mr Kevin Kervin, Mr Feng och sekreteraren Lisa. New Orleans var för övrigt en mycket trevlig stad. Vi bodde i de franska kvarteren

där det vimlade av jazzklubbar och restauranger.

Sista anhalt före hemresan blev Houston i Texas där vi träffade Mr Larry de Neveu som är chef för Torrlasts agentur i Houston, International Gulf Chartering. Houston är en typisk industristad, en mängd oljebolag har sitt säte här. De flesta byggnaderna är yngre än 8 år, de allra äldsta ca 50 år. Houston expanderar för varje dag som går, varje vecka inflyttar ca 2.000 nya invånare. Houston är också den största staden i hela USA vad beträffar ytan.

Ja, så var det dags för hemresan. Sammanfattningsvis kan sägas att det har varit en fantastiskt rolig och spännande resa som verkligen var ett fint pris i den förslagstävling vi hade turen att vinna.

Ett varmt tack till Saléns!

*Agnetha Uhlén
Ralf Staaf*

Raffle Winner Visits U.S.

Agnetha Uhlén, the Salén Dry Cargo secretary who won the U.S. study trip for two that was raffled off in the recent suggestion box contest, visited the States in October with her boyfriend Ralf Staaf. They visited, among other places, New York, Washington, Florida, New Orleans and Texas. In New York they called on Dry Cargo's broker, International Cargo & Ship Chartering, where they met "Salén expatriates" Gösta Norén, Ann-Katrin Nilsson, Per Barre and Alf Edorson and were the luncheon guests of

ICSCC executive Charlie Ries.

They also stopped off in Washington, toured Florida by car, and paused in New Orleans to visit ICSCC's branch office, International Ship Management & Agencies Services. They there met Kevin Kervin and his staff.

Their final stop before returning to Sweden was Houston, Texas, where they met Larry de Neveu, head of the Dry Cargo agency, International Gulf Chartering.



En paus framför Capitoleum under strövtågen i Washington.

Första törn under stim

av Eric Peterzon-Wallö

—Ung och sjötökig — sa min mor den dag då jag kom hemsläntrande med det papper som skulle ge mig ”fri lejd” ut på sjön. Och med förmaningens ord om de faror som ”lurade i vassen och hamnkvarteren” skrev hon under, påminnande om att far, farfar och några före dem tjänat sitt bröd under den tretungade örlogsflaggan. Och det var väl med sorg hon konstaterade att yngste pojken vanartades och drömde om att segla civilt...

Ungdomen efter andra världskrigets slut var inte så gåpåaraktig som dagens, men på något sätt lyckades den obefarne jungmannen — sju åtta månaders skuterfarenhet räknade han inte själv — krångla sig in på den dystra och nerslitna förmedlingslokalen på Skeppsbron i Stockholm.

Upprop pågick: En jungman till Lillie Mathiessen — Holland och Belgien! Ingen på törn svarade och då jag stod i närheten med mina papper i hand rev utroparen tag i dem.

—Okej, gå in och visa dig!

Förstestyret fanns i den inre lokalen på förmedlingen och han tittade lite tveksamt igenom mina handlingar, på ynglingen och nickade jakande efter att ha sett skutpappren.

Mönstring direkt och iväg ner till kajen. Och den gången slapp jag undan den då så vanliga raden av beachcombers, som försåg sig ur den nymönstrades fickor.

Hon låg vid kaj i Stadsgården, s/s Lillie Matthiesen, en tämligen välberömd skorv, som sades ha plöjt sina fåror fram och åter över haven kriget igenom. Inte var hon min drömbåt, men rätt snart kom jag underfund med att hon var en trivsamt båt, åtminstone för däcksfolket, trots att vi gick fyra/fyrvakter. Och som flertalet salénare på den tiden var hon känd som en bra ”matbåt”, en viktig detalj när ännu minnet av krigsårens ”fasta” levde

kvar. Och det berättades ombord att ”gubben själv” kommit ner till kajen och förhört sig om kosthållet och blivit arg när klagomål framförts på bl a milken, denna vitgula simmiga vätska i plåtburkar som i tid och otid serverades som mjölk till maten eller gräddes till kaffet.

Bostäderna var mänskliga på däcksidan — eldarsidans bostäder skönjdes inte, enligt båsen.

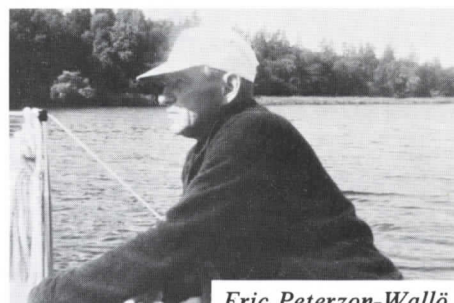
—Det är svettraggarnas fel, drev han med nybörjaren som föll för greppet och nickade sakkunnigt och lockade till skratt.

Svettraggen, denna lilla trasa som eldarna och kollämparna knöt om halsen för att stoppa vidare flöde neråt kroppen av svett och sot vore värd en avhandling... Ty vad hade en eldare varit utan raggen och sitt strimmiga ansikte, sina brännsår och ständigt inflammerade ögon?

Törn för och akter! Rassel av saltätna och ångväsende spel och ut från kaj ridande på ett förspring — loss spring! och första stimbåtsresan var ett faktum.

Att berätta om vakter, om försöken att begripa de utgående tramparnas vokabulär, att skriva om förhållandet befäl-manskap skulle dra för långt ut i texten. Men låt mig ändå få konstatera: det rådde ett gott samförstånd mellan för-akter och midskeppsfolket. Och kanske berodde detta i någon mån på att hon var en liten båt om 696 ton enl. vad min gamla nötta blå sjömansbok berättar.

In i ”staketet” av sparsamma bojar mot Kielkanalen, genom och ut på Nordjön. En liten blåst törnade till och något märkvärdigt var det inte med den, ty som alltid blåste den snart naken av sig. Ändå nämner jag den ty kulingen var orsaken till det som inträffade.



Eric Peterzon-Wallö

Från bryggan råkade jag få höra: Den där långa drasuten går snart och trattar över bord, var så säker...

I samma nu rasade radioantennen ner, den tunna metalltråden som förmedlade den enda kontakten med land. Det var från akter masten fästet släppt.

Det blev lite tal hit och dit om hur den skulle upp — för upp skulle den hur ”Sjöberg än vrenskades”.

—Frivillig?

—Ja, svarade jag båsen och glodde uppåt masten.

—Han är skutvan, grabben, sa styret som mönstrat på mig.

—Upp då!

Jag fick mina instruktioner hur det hela skulle gå till och tänkte att det här skulle bli en enkel match — för jag hade ju varit uppe i skutmaster, tredubbelt högre och med avsevärt fler block, iskuret tågvirke och med grova segeldukar slående kring benen när en upplojning gjordes för reparation.

Upp i det blå — men jag kom att ångra min hurtfriskhet. Det var inte alls detsamma att pinna sig upp för en mastlejdare på en stimbåt som i masten på en skuta. Den här plåtlådan under mig slog och flängde som om den tappat last och barlast. Den hade ingen förmåga att mjukt niga sig in i sjöarna, dra dem under sig — och för första gången blev jag sjösjuk äntrande en stump till mast, på vägs uppåt med den viktiga antenntråden.

Vad tänker en yngling om ”gubbsen” nere på däck som krymper för varje kliv uppåt? Naturligtvis tänks vackra saker — men också, att det inte gick för sig att ta sig ner. Upp till fästet kom jag, lyckades lirka dit schackeln och det block med iskuren tamp, som skulle tjänstgöra som provisorisk sträckare tills vi kom i hamn.

När jag åter stod på däck blev det ryggdunkningar av båsen, ett tack från skepparn och ett löfte att jag skulle få befaren jungmanshyra. Att den övergick till lättmatrosdito efter fyra månader till är en annan sak.

Till Amsterdam kom vi efter någon vecka. Vad jag kan påminna mig gjorde L M en fart på ca sju knop och kanske var det ett under, ty eldarna, dessa havens koldammiga slejsbändare och kolskyfflare, som alltid läste rader av böner över ”dåligt kol”, ansåg all fart omöjlig att nå.



Stugor sommaren 1980

Personalstiftelsen inom Salénrederierna ställer nedanstående stugor till förfogande sommaren 1980 för sjö- och landanställd personal tillhörande Saléninvest, Salénia, Salénrederierna och Sven Salén AB samt pensionärer med minst fem års anställning i dessa företag.

Följande prioritering gäller: Personer med kortare anställningstid än 2 år står efter övriga. Personer som under tiden 15/6—15/8 föregående år hade stuga får stå efter sådana som ej hade stuga under denna tid. Pensionärer står vid val av tidpunkt tillbaka för aktiv personal. Vi tycker emellertid att alla som vill ifrågakomma skall höra av sig, ty det är inte alls säkert att man inte får en stuga/båt även om man till följd av dessa prioriteringsregler får stå i andra hand. Kvarstår flera sökanden för samma stuga/båt samma tid sker lottdragning.

Under samma år kan i princip endast sommarstuga, båt eller vinterstuga erhållas.

Stugorna hyrs från lördag till lördag på en eller, om det finns möjlighet, på två veckor.

Ostkusten

Gotland	4-5 personer (31/5-30/8)
Åland	4-5 personer (31/5-30/8)

Salénrederiernas Personalstiftelse
106 09 STOCKHOLM

Anmälan skall vara inkommen senast
den 1 april 1980

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

Jag är anställd på
(företag, avdelning/fartyg)

Jag är pensionär

Namn

Adress

Postnr Postadress

Telefon

Öland	4-5 personer (31/5-30/8)	Flatön	7 personer (maj-sept)
samt		Ven	4-5 personer (maj-sept)
Malma	4-8 personer (hela året)		
Tällberg	6 personer (hela året)	Samtliga stugor är avsedda för självhushåll och skifte av gäst sker lördagar kl. 12.00. Kostnaden är 200 kr per vecka.	
<u>Västkusten</u>		Obs! Stugorna uthyrs endast om den anställde medföljer.	
Hunnebostrand	6 personer (31/5-30/8)		

Båtar sommaren 1980

Trots det dåliga vädret 1979 var efterfrågan på SBK:s (Saléns Båtklubb) uthyrningsbåtar stor. Om vädret blir bättre 1980 finns det anledning tro att efterfrågan ökar ytterligare. Den som vill utnyttja en fin förmån har att välja på följande:

Stockholm: en Maxi -77, två IF, en Monark -69 (motor)

Göteborg: en Maxi -77, en Monark -69 (motor).

I Stockholm finns dessutom en 606:a Monark tävlingsbåt. Varför inte utnyttja densamma för endagssegling eller över en weekend? Båthyran är 280 kronor per vecka. För lån av båt krävs medlemskap i SBK. Avgift kronor 15:-/år. Utöver ovanstående kräver SBK kompetensbevis (typ förarbevis) eller dokumenterad seglar/sjövana. Bevis härom bifogas ansökan ("uppsegling" kan bli aktuell i värsta fall)

Saletta, Salina, Salona, Salada, Salotta, Salena och Saladus ligger välutrustade fr o m mitten av maj.

Salénrederiernas Personalstiftelse
106 09 Stockholm

Anmälan skall vara inkommen senast den 15 mars 1980.

Jag önskar låna båt

under tiden (ange vecka)

alternativt båt

under tiden (ange vecka)

(Utlåningsperioden sträcker sig lördag till lördag, segelbåtarna kan lånas 1-2 veckor, motorbåtarna endast 1 vecka).

Kompetensbevis bifogas ☐ insänt tidigare ☐ finns på sjöpersonalavd. ☐

Jag är anställd på (ange avd/rederi)

Jag är pensionär. (stryk i så fall under).

Namn:

Adress:

Postadress:

Telefon (riktnr):

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.

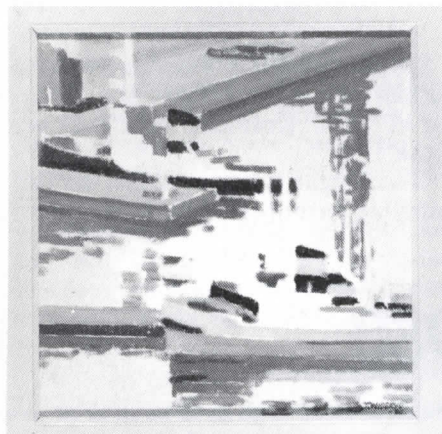
Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt.

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.

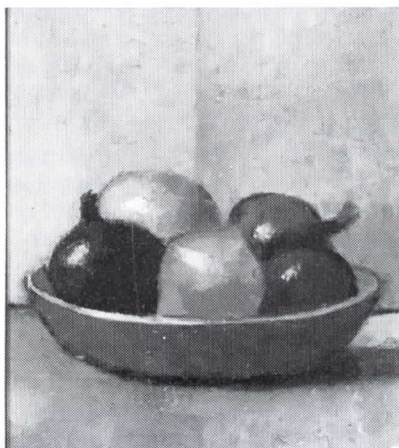
Konstföreningen

En vecka före jul kommer Konstföreningen att lotta ut nedanstående fem konstverk bland sina medlemmar:

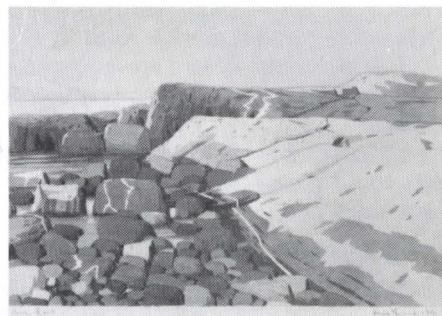
Bogserbåtar
oljemålning av Tore Wideryd



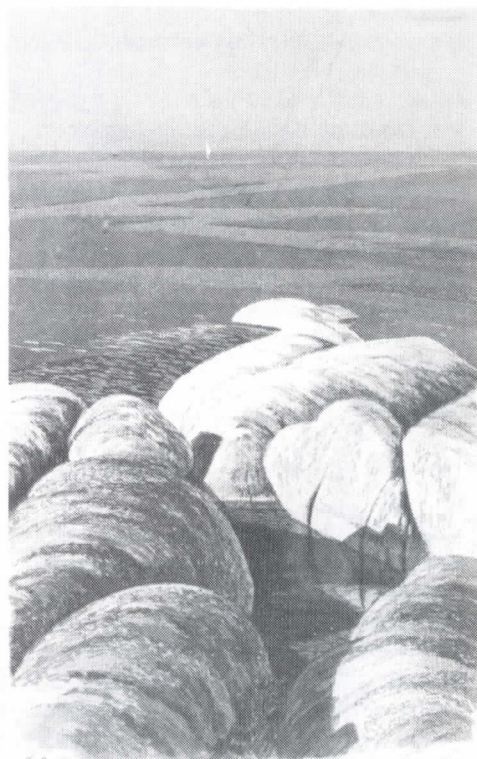
Lökar och tomat,
oljemålning av Lars Vidlund



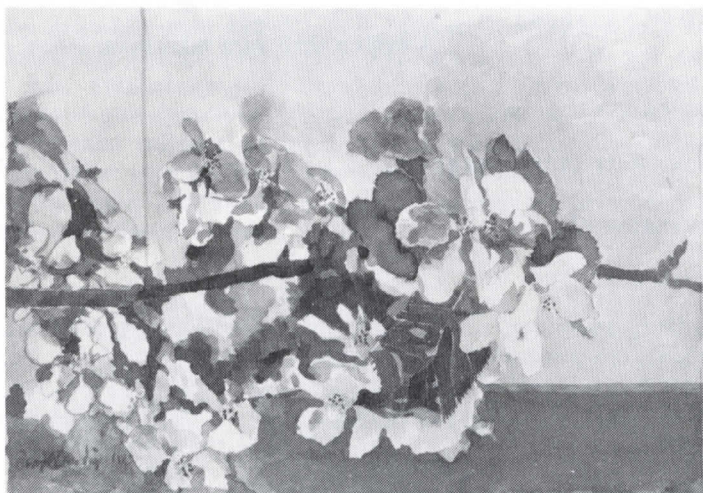
Östra Rant,
akvarell av Henrik Nylund



Vindgator,
litografi av Roland Svensson



Äppelblom,
akvarell av
Bengt Landin



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 6

Vinsterna ställs ut i lunchrummet från mitten av december. Dessutom kommer ytterligare två vinster att lottas ut, nämligen en mycket vacker bok om målaren Carl Larsson och 6 fina reproduktioner av C J Billmarks Stockholmsbilder.

Konstföreningen har fått många nya medlemmar och hoppas under våren kunna erbjuda flera trevliga arrangemang och fina vinster.

Du som är saléananställd men ännu inte är medlem i Konstföreningen, varför inte redan idag skicka in anmälan på vidstående talong, så får Du vara med vid dragningen i samband med Salén-Nytts första nummer 1980. Du får dessutom chanser till vinst vid Konstföreningens stora vårlotteri 1980!