

Salén-Nytt

Salén News 1/1980



**Full fart för Toyotas
nya modeller**

VD har ordet

Verksamhetsresultatet för 1979 har blivit bättre än vi vågat hoppas. Driftsresultatet för året stannar vid ett mindre underskott. Rörelsen har alltså inte heller 1979 lämnat något bidrag till förnyelse av företagets kapitalbas eller framtida expansion. Men bokslutet kommer också att påverkas positivt av ett antal extraordinära poster, däribland främst försäljningen av 60% av vårt kontorshus samt ersättning från försäkringsbolag för den havererade borrhullplattformen Salenergy II. Genom dessa och andra transaktioner har företagets balansräkning väsentligt stärkts, vilket ger bättre möjligheter för kommande år.

Allmänt förbättrades marknaderna för tank och bulk i en omfattning vi inte haft anledning förutse, vilket starkt bidragit till det förbättrade resultatet. Med den politiska osäkerhet som råder i världen, är det emellertid ytterst svårt att bedöma framtiden. Så påverkas t.ex. torrlastmarknaden av den uppkomna konflikten mellan USA och Ryssland med åtföljande reduktion av spannmålsskeppningarna. Den allra senaste tidens utveckling inom oljesektorn har fått negativa verkningar för tank.

På kylmarknaden råder en överkapacitet på tonnage och dessutom lider Saléns kylrederi av en ofördelaktig kostnadsbild i förhållande till sina svåraste konkurrenter.

För att något belysa den komplicerade värld kylrederiet har att arbeta i, skall jag här återge innehållet i ett affärsförslag som behandlats den senaste tiden.

Bakgrunden är att den sjöfartspolitiska utredningen avgav sitt slutbetänkande i höstas. Det visade sig att utredningens medlemmar var ense om ett åtgärdsprogram med undantag för frågorna om utflaggning och utlandsetablering.

Redarrepresentanterna liksom utredningsmannen hävdade att rederierna borde erhålla samma möjligheter som annan svensk exportindustri att utlandsetablera sig, medan fackföreningarnas representanter ville förlänga nuvarande flagglag på tre år.

Av olika skäl beslöt regeringen att inte omedelbart lägga en proposition baserad på utredningens förslag. En sjöfartspolitisk proposition ställs nu i utsikt till våren i samband med att varvsfrågorna ånyo skall tas upp till behandling. Efter sju års utredningsarbete är det faktiskt på tiden.

Svensk transocean tank- och bulksjöfart har under denna sjuårsperiod i praktiken försvunnit. Saléns är ett av de få svenska rederier som fortfarande kämpar för att få fortsätta inom dessa sektorer.

Låt mig nu, efter denna korta bakgrundsteckning, komma tillbaka till kylrederiets affär. Eftersom några nya regler för sjöfarten alltså inte fastlagts som följd av den avslutade sjöfartspolitiska utredningen, beslöt sig företagsledningen och de lokala fackföreningarna hos Saléns tillsammans att pröva vad nuvarande lag verkligen innebär i fråga om utlandsetablering. Vi inlade en ansökan om köp från ett japanskt rederi av sju kylfartyg. Det är att märka att fartygen således är japanska och ej seglat under svensk flagg. Vidare att de har byggts med uppfyllande av höga internationella säkerhetskrav, men inte efter svenska Sjöfartsverkets specialbestämmelser. Tillstånd erhöles från Riksbanken och de slutliga ekonomiska villkoren för affären prövas nu med säljaren.

De fartyg man sålunda ansökt att få köpa skulle av kostnadsskäl och tekniska skäl rimligen inte kunna segla under svensk flagg. Med liberiansk flagg skulle ett betydande antal svenskt befäl kunna beredas sysselsättning. Dessutom uppnår man på detta sätt positiva sysselsättningseffekter för rederiets landanställda.

Sjöfolksförbundet har ställt sig helt negativt till denna affär. De centrala befälsförbundens ordförande har också avstyrkt.

Vilka alternativ har vi då att välja mellan om vi vill operera fartygen? Tre alternativ står oss till buds.

Det första alternativet är att frakta in fartygen på tidsbefraktning förutsatt att ett sådant avtal kan träffas. Det kostar i dagsläget ca 55-60 cent/kubikfot/må-

nad för en 12-månaders charter, vilket motsvarar ca 825.000 kr i månaden per fartyg. För en längre period driver inflationen upp hyrorna till en högre nivå.

Vid detta alternativ betalar vi kostnaderna för fartygen men äganderätten och kontrollen går vi miste om.

Alternativ två är att köpa fartygen och driva dem under en internationellt konkurrenskraftig flagg, exempelvis liberiaflagg, vilket ger en total kostnad av ca 65 cent/kubikfot/månad, vilket motsvarar ca 975.000 kr i månaden per fartyg.

Vid detta alternativ vinner vi fördelen av att äga fartygen och därmed tillgodosätta oss värdet av desamma.

Det tredje alternativet är att köpa båtarna och försöka sätta dem under svensk flagg, vilket skulle kräva en total kostnad av ca 100 cent/kubikfot/månad, dvs ca 1.500.000 kr i månaden per fartyg.

Som framgår av ovanstående räknestycken är det en skillnad i kostnader mellan alternativ liberiaflagg och svensk flagg på över 1/2 milj kronor per månad och fartyg. Räknat med sju fartyg blir då årsskillnaden över 42 milj kronor. Ingen av våra kunder är beredd att betala extra för den svenska flaggan och själva har vi omöjligt råd med sådana jättesubventioner för att sätta svensk flagg på dessa japanska fartyg. Självfallet är därför det andra alternativet det för Saléns och salénanställda det fördelaktigaste.

Vem skulle ha nytta av att vi avstår från den här affären? Möjligen våra konkurrenter!

Denna affär skulle ju dock skapa arbetstillfällen för svenska sjöfarande.

En annan artikel återgiven i denna Salén-Nytt speglar mera i detalj våra problem. En framtid för svensk shipping tycks kräva ett nytänkande från fackföreningshåll. Är detta absolut uteslutet?

Jim Salén

Omslagsbilden

visar en av de nio nya modellerna i Toyotas 80-serie. På sid 6 finns alla modellerna representerade.



Cover picture

One of Toyota's nine new models in the 80-series. All the new models are presented on page 6.

Nya Saba omsätter 17 miljarder

Efter förhandlingar mellan J.S. Saba AB och NK-Åhléns (NKÅ) samt genomförda MBL-förhandlingar har Saléninvests styrelse vid sammanträde den 21 januari tillstyrkt ett samgående enligt nedanstående riktlinjer:

NKÅ:s styrelse föreslår vid ordinarie bolagsstämma den 10 april att NKÅ förvärvar Saléninvest AB:s och Rederi AB Nordstjernans aktier i J.S. Saba AB.

Av köpeskillingen, 255 mkr, erlägges 135 mkr genom nyemission av stamaktier till en emissionskurs av 50 kr per aktie. Aktierna skall äga rätt till full andel i utdelning fr o m verksamhetsåret 1979/80.

Resterande köpeskillning, 120 mkr, erlägges i form av NKÅ:s huvudkontorsfastighet vid Regeringsgatan i Stockholm (ej varuhuset) som överläts för 220 mkr och är belånad till 100 mkr.

Enligt uppgörelsen köper Saléns och Johnsons Sabas aktier i NKÅ för ca 25 mkr (50 kr per aktie).

Den nya koncernens namn har ännu ej bestämts. NKÅ:s divisioner ombildas till självständiga dotterbolag, dvs AB Nordiska Kompaniet, Åhléns AB, Tempo AB samt B&W Stormarknad AB.

Samgåendet innebär för Saléninvest bl a

- att Saléninvests resultat för 1980 förbättras med drygt 100 mkr,
- att soliditeten stärks,
- belånings/likviditetsförstärkning.

Saléninvests andel i den nya koncernen kommer att bli ca 30%.

J.S. Saba International AB ingår inte i samgåendet. Bananagenturerna för United Brands och Standard Fruit kommer som hittills att innehas och drivas av Saléns och Johnsons.

Samgåendet mellan J.S. Saba och NK-Åhléns är en naturlig fortsättning på ett redan väl fungerande samarbete på dagligvaruområdet och ger förut-



Vid presskonferensen deltog i panelen fr v Peter Mattsson, VD Vivo, Jan Ejheden, VD Favör, Thore Nydahl, koncernchef Saba, Tore Browaldh, styrelseordförande NK/Åhléns, samt Klas Holmberg, VD NK/Åhléns.

sättningar för en snabbare utveckling av företagsgruppens kommersiella styrka och för kostnadsbesparingar.

I en kommentar i anslutning till tillkännagivandet om ett samgående säger Vivo och Favör, som är dominerande kundgrupper hos Sabas dotterbolag Dagab:

Förstärkningen av Sabagruppen och NK/Åhléns AB är helt i linje med de verksamhetsplaner som under senaste tiden behandlats inom de frivilliga detaljhandelskedjorna Vivo och Favör.

I samband med företagsgruppens strukturella förändringar kommer Vivo- och Favör-köpmännens planer på att bilda helt detaljistägda marknads- och intresseorganisationer att genomföras. Det innebär att mer än 1.000 egna företagare inom Vivo- och Favör-kedjorna går samman i en gemensam detaljistorganisation, vars uppgift blir att stärka de frivilliga kedjornas ställning på marknaden. Genomförandebeslut väntas i juni 1980 i samband med kedjornas stämmor.

Klart med borrhplattformarna

Definitiv uppgörelse nåddes i december beträffande Salén Energy's beställning av två oljeborrhplattformar vid Göta-Verken Arendal. Finansieringen skall ske dels genom statlig kreditgaranti och dels genom att varvet lämnat beställarstöd motsvarande statligt avskrivningslån. Ordersumman uppgår till ca 1/4 miljard kronor.

Den första plattformen levereras i november 1980 och kommer att ägas av Salén Energy AB (45%), Salénia AB (30%) och VBB AB (25%). Den andra levereras i mars 1981 och kommer att ägas av Salén Energy AB (75%) och

Salénia AB (25%). Salén Energy diskuterar redan sysselsättningskontrakt för plattformarna i en marknad som för närvarande är mycket god.

Plattformarna är av en ny design utvecklad av den amerikanska konsultfirman Friede & Goldman, med vilken Göta-Verken Arendal har ett licensavtal. Utmärkande är den effektiva stålanvändningen, som minimerar skrovvikten och ger rymligare förrådsutrymmen än andra plattformar. De kan operera på 85 meters djup och kan borra till ett djup av 6.500 meter under havsbotten.

Order for drilling platforms

A final agreement was reached in December regarding Salén Energy's order for two oil drilling platforms from Göta-Verken Arendal. The order will be financed partly through Government credit guarantees and partly through supplier support from the shipyard. The order is valued at approximately Skr 250,000,000.

The first platform will be delivered in November 1980. Ownership will be divided among Salén Energy AB (45%), Salénia AB (30%) and VBB AB (25%). The second platform will be delivered in March 1981 and will be owned by Salén Energy (75%) and Salénia AB (25%). Salén Energy is now discussing drilling contracts for both platforms in a market which at present is very favorable.

The platforms will be based on a new design that has been developed by an American consultant company, Friede & Goldman, with whom Göta-Verken Arendal has a licensing agreement. The new design is characterized by efficient utilization of steel which minimizes the weight of the hull and permits greater storage space than other platforms. The platforms are designed for use in waters as deep as 85 meters and can drill to a depth 6,500 meters below the ocean floor.

Den svenska sjukan

I ett anförande nyligen redogjorde chefen för Fartygsdrift, Kaj Janérus, för den kostnads- och konkurrensbild i vilken Saléninvest verkar. Salén-Nytt återger här huvuddragen av anförandet.

Kostnadsslag

I den vardagliga rederiverksamheten rör vi oss med tre kostnadsslag som benämns Resekostnader, Dagskostnader och Kapitalkostnader. Fördelningen mellan dessa för olika fartygstyper framgår av följande tabell:

	Kapital- kostnad	Rese- kostnad	Dags- kostnad
Torrlast	20,3%	39,2%	40,5%
Kyl	23,7%	48,7%	27,6%
Tank	44,4%	39,7%	15,9%

Förklaringen till differenser mellan kostnadsslagen i ovanstående tabell är kort sagt följande.

Torrlastfartygets nybyggnadspris är relativt billigt och maskineriet är konstruerat för lägre framdrivningshastighet och därmed lägre bunkerförbrukning. Kylfartyget är mer komplicerat och därför dyrare i inköp samt konstruerat för hög fart och hög bunkerförbrukning. Tankfartyget är p g a sin enorma storlek dyrt i såväl inköp som bunkerförbrukning.

Kapitalkostnaden består av räntor och planmässiga avskrivningar. Kostnaden är generellt sett lika om fartyget drivs eller ligger upplagt. Någon skillnad borde ej heller föreligga mellan olika länders flaggor. Kan ett företag ordna viss finansiering under en flagg kan likvärdiga villkor uppnås under andra. Då emellertid svenska myndigheter ställer högre krav på ett fartyg och dess utrustning än omvärlden blir följden att nybyggnadspriset och därigenom kapitalkostnaden blir högre i Sverige. För att inte bli alltför detaljerad avstår jag från att vidare utveckla resonemanget kring kapitalkostnaden.

Resekostnaden är den tillkommande kostnad som åtgår för att utföra en resa med ett färdigt och bemannat fartyg, dvs bunkerkostnader och hamnumgälder som t ex lotsavgifter, hamnavgifter och stuverikostnader.

Dessa kostnader har ej heller någon betydelse för konkurrensen mellan olika flaggor. Bunkerkostnaderna upptar en avsevärd och stigande andel av totalkostnaden. Om lyckosamma åtgärder kan vidtas för bunkerbesparing är detta av stor betydelse för fartygsdriftens ekonomi. Någon nationalitetsanknytning har det dock ej. En åtgärd som kan vidtas i ett svenskt fartyg kan självfallet vidtas även i motsvarande utländska fartyg.

Dagskostnaden är ett samlande begrepp för de kostnader som krävs för att hålla ett fartyg driftsdugligt, dvs för assurans, administration, underhåll och bemanning.

Avlösningssystemen i svenska fartyg har medfört att tjänstgöringsperioderna blivit kortare. En negativ inverkan har därigenom förmärkts beträffande det samlade greppet över underhållskostnaden ombord. Vidare gäller att i de jämförelser som här görs består lågkostnadsalternativen av ett större antal personer ombord än högkostnadsalternativet Sverige. Härigenom kan underhållskostnaderna oftast hållas lägre i de fartyg som har låg besättningskostnad men större antal ombordvarande. För enkelhetens skull räknar jag dock här med att kostnaden för assurans och underhåll i huvudsak ej skiljer sig från land till land.

Skillnaden ligger inom områdena administration och bemanning. Härav är administrationskostnad av underordnad betydelse. Den kan effektiviseras genom breddade arbetsuppgifter och rationalisering. Antalet personer ombord som krävs för vaktgång, telegrafistbefattning m m är däremot reglerade genom internationella konventioner och kan därför inte minskas under en viss nivå. Vid denna nivå har alltså kostnadsläget en avsevärd betydelse för fartygets konkurrensförmåga.

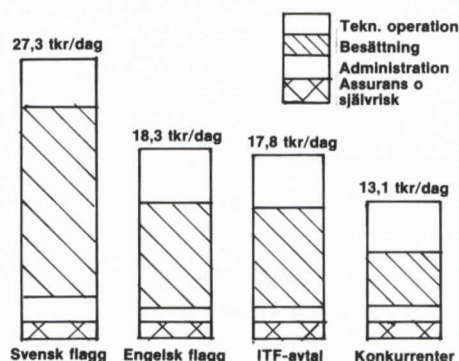
Kvar står således att dagskostnaden och därav huvudsakligen besättningskostnaden är vad som skiljer olikflaggade fartyg.

Kostnadsjämförelse

Hur stor är då dagskostnadsskillnaden? Hur är vårt konkurrensläge? I fig. 1 visas kostnader för jämförbara kylfartyg under svensk flagg, engelsk flagg, s k bekvämlighetsflagg med ITF-avtal samt annat lågkostnadsalternativ. Det sistnämnda är helt jämförbart antingen det gäller s k bekvämlighetsflagg utan ITF-avtal eller nationella flaggor i t ex Asien.

Fig. 1

Dagskostnader 1980 års kostnadsläge



Den belastning under vilken svenskflaggade fartyg arbetar är uppenbar.

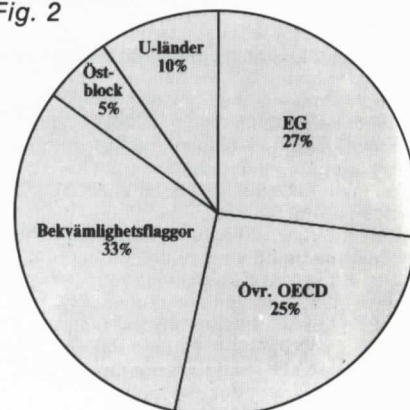
Merkostnaden gentemot England och ITF är i storleksordningen drygt 3,5 milj kr/år och mot de verkliga konkurrenterna drygt 5 milj kr/år. Pengar som det utländska företaget kan använda alternativt till förlustreduceringar eller nyinvesteringar.

I den svenska politiska debatten har i dessa dagar föreslagits en revalvering av den svenska kronan. Vad en sådan åtgärd skulle ha för verkan på figurens staplar inses ju lätt. Skillnaderna skulle bli än större. Lägg därtill effekten av att rederiets intäkter nästan uteslutande består av utländsk valuta och effekterna av en revalvering blir skrämmande för internationell sjöfart under svensk flagg.

Bekvämlighetsflagg

Den oinvidde kanske har uppfattningen att bekvämlighetsflagg inte förekommer i någon större omfattning och att sådana fartyg dock i huvudsak bemannas enligt ITF-avtal. Bekvämlighetsflaggornas andel av världstonnaget framgår av fig. 2. Andelen av denna

Fig. 2



flotta som täcks av ITF-avtal är mindre än 20 procent. Huvuddelen av flottan har kostnader mera jämförbara med högerstapeln "Konkurrenter" i den första bilden. Huruvida hela den ITF-avtalade delen verkligen drivs till full ITF-kostnad kan också ifrågasättas. Kostnaden är ofta lägre.

Det svenska skattesystemet

För att visa hur skillnaden kan slå mellan olika system visas med fig. 3 uppbyggnaden av kostnaden för en genomsnittsbefattning i svenskt fartyg och ett lågkostnadsalternativ.

Kostnadsskillnaden blir som synes enorm. P g a skattebelastningen och främst då naturligtvis marginalskatteeffekten finner den i Sverige anställda det ekonomiskt felaktigt att ta ut konstant ersättning för övertid och mertid. All sådan tid omvandlas till ledighet.

Fig. 3

Uppbyggnad av befattningskostnad.

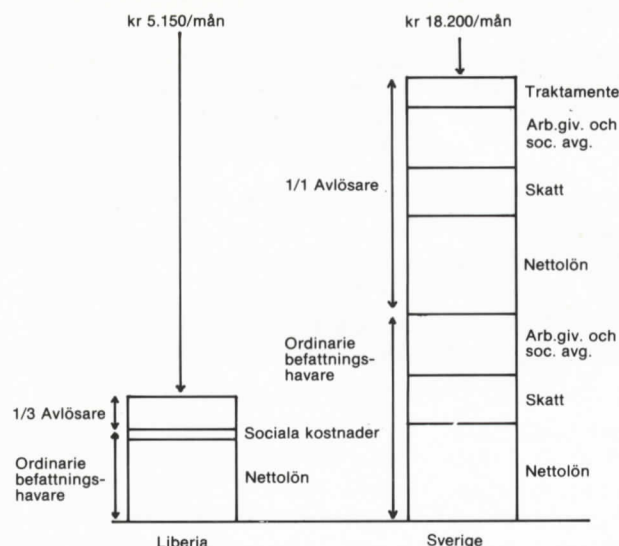
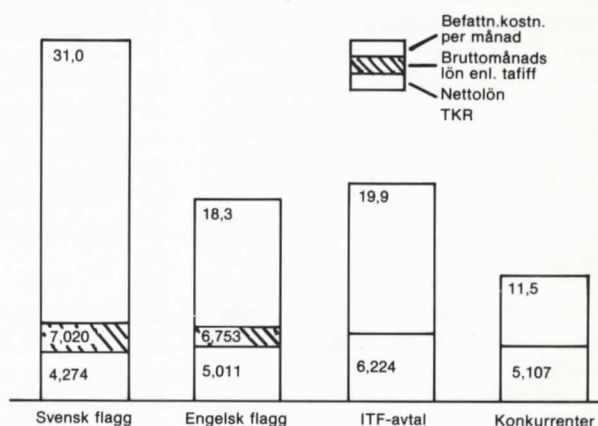


Fig. 4

Befattningskostnad överstyrmans jan 80



Detta ger följdeffekter för arbetsgivaren i form av fler anställda och därigenom ytterligare ökat semesterintjänande och ökade arbetsgivaravgifter m m. I grunden ligger därtill ett system för sociala avgifter som har stor genomslagskraft för de svenska kostnaderna.

En väsentlig skillnad blir alltså att man i liberiafartyget arbetar 9 månader (ibland t o m mer) och semesterersättare behövs bara för 3 månader, under det att svenskar arbetar 6 månader och behöver semesterersättare för lika lång tid.

För att ytterligare belysa det svenska dilemma visar jag i fig. 4 en jämförelse av löner och kostnader för en överstyrmansbefattning.

Åtskilliga lågkostnadsfartyg rekryterar seniorbefattning från högskatteländer i Europa. Villkoren som bjuds måste då vara attraktiva för den enskilde anställde. En sådan befattning har använts i stapeln "Konkurrenter".

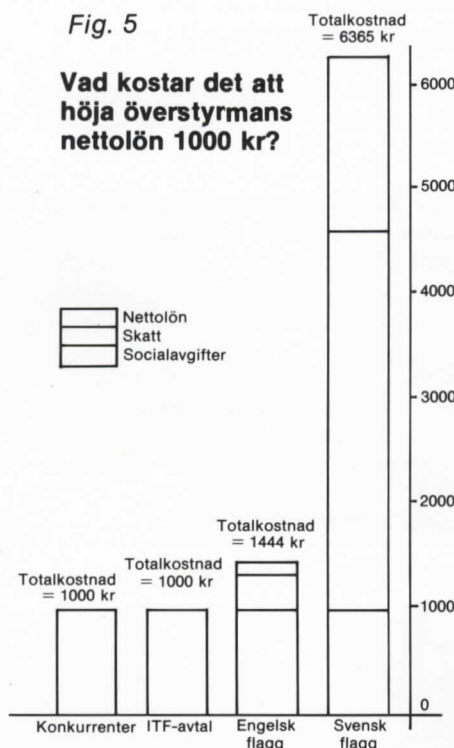
Figuren visar att bruttolönen för den svenske styrmannen är högst under det att lönen efter skatt är lägst av samtliga.

Trots att den svenske styrmannen erhåller det lägsta nettot under ombordmånaden blir den svenske arbetsgivarens kostnader för att upprätthålla en överstyrmansbefattning i ett fartyg mer än 1 1/2 gång så stora som i England eller under ITF och nära 3 ggr så stora som i lågkostnadsalternativet.

Låt oss konstruera ett exempel för att ytterligare belysa de svenska marginalskatternas effekt. Säg att samtliga fartyg vill höja styrmannens nettoinkomst med 1.000 kr/mån. Om detta verkar orimligt så kan vi istället säga att t ex ett tillfälligt befälhavarevikariat bör ligga 1.000 kr netto högre än överstyrmannens lön. Vilka blir då marginal-effekterna för de olika ländernas redare? De framgår av fig. 5 och det där-efter förda resonemanget.

Fig. 5

Vad kostar det att höja överstyrmans nettolön 1000 kr?



När bruttokostnaden i ITF- och lågkostnadsalternativet blir 1.000 kr (d v s att betala 1.000 kr kostar 1.000 kr, varken mer eller mindre) måste den engelske redaren ta hänsyn till skatte- och socialavgiftseffekten i England. Hans kostnad blir därför 1.444 kr. I Sverige blir den 6.365 kr!!!

Men hittills har bara en del av sanningen berörts. P g a de skilda ledighetsreglerna förstoras effekten ytterligare.

I lågkostnadsalternativet tjänstgör man normalt 9 månader och är ledig 3. Det åtgår således 1,33 man för att upprätthålla en årsbefattning i ett fartyg. För ITF-alternativet kan motsvarande sägas vara 6 månaders arbete och 3 månaders ledighet, i England 6 månaders arbete och 4 månaders ledighet och i Sverige 4 månaders arbete och 4 månaders ledighet lågt räknat.

Effekten blir då följande:

		Index
Låg-kostnad	$1.000 \times 1,33 = 1.333$	100,0
ITF	$1.000 \times 1,5 = 1.500$	112,5
UK	$1.444 \times 1,75 = 2.527$	189,6
Sverige	$6.365 \times 2 = 12.730$	955,0

Marginal effekten blir som synes förödande. Den svenske redaren får en nästan 10 ggr så stor kostnad som huvudkonkurrenten och 5 ggr så stor som engelsmannens.

Med en sådan bakgrund kan man fråga sig vilka möjligheter som finns att driva sjöfart under svensk flagg. Även den mest återhållsamma avtalsrörelse får på grund av utgångsläget negativa effekter i jämförelse med omvärlden. Att kunna konkurrera under dessa förhållanden måste vara omöjligt. Enda chansen att vara konkurrenskraftig internationellt är att kunna arbeta åtminstone delvis under motsvarande premisser som omvärlden. Hade vi möjligheter till utlandsetablering under konkurrensmässiga betingelser kunde vi också skapa stimulans för sjöfaryrket genom att erbjuda anställningar i nyckelbefattningar i utlandsägda fartyg för svenskanställd personal.

En sådan utveckling skulle i sig ställa krav på en basflotta under svensk flagg för att säkerställa rekrytering och utbildning. Verksamheternas omfattning skulle balansera varandra på ett naturligt sätt.

Omöjliggörande av utlandsverksamhet kan inte rimligen utgöra något stöd för en svensk verksamhet. Hänvisning enbart till svensk flagg i en av världens mest internationella verksamheter är rent destruktiv. Följden kan bara bli en tynande svensk verksamhet som på intet sätt slår vakt om några arbetsplatser. Resultatet blir då sannolikt enligt tesen: Man behöver inte äga fartyg för att bedriva sjöfart.

Toyota presenterar helt nya 80 års modeller

Toyota i Japan tillverkade förra året omkring 3 milj bilar, dvs ca 10 gånger fler än Volvo. 1,3 milj Toyota-bilar gick på export till 124 länder.

Toyota i Sverige introducerade i januari i år 9 nya modeller. De flesta till oförändrade eller t o m sänkta priser och därmed åtskilliga tusenlappar under jämförbara konkurrenters.

Corolla-modellerna, med helt nya karosser, har blivit längre och bredare. Sedan- och kombi-modellerna har 1300 cc motorer på 58 hk, medan Liftback-versionen har samma motor som i Carina-serien, dvs 1800 cc-motor på hela 78 hk.

Carina- och Celica-modellerna har fått en rejäl ansiktslyftning med bl a stora rektangulära strålkastare. Framstolarna har nykonstruerats för att ge ännu bättre sittkomfort.

Corolla-modellerna har nu 3 år i rad placerat sig i toppen av AB Svensk Bilprovnings statistik. Även i M-testen 1979 hade Corollan lägsta antalet "totala



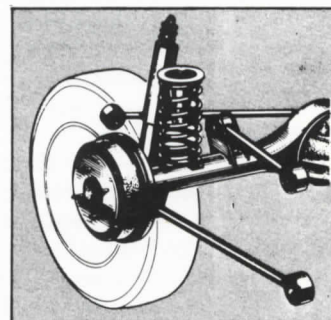
Nya Toyota Carina. Bensinförbrukning 0,88 l/mil vid blandad körning.

la medelfel för 75, 76 och 77 års modeller".

Toyota strävar ständigt att förbilla bilägandet. Bilens totalekonomi blir allt viktigare. Med ett konkurrenskraftigt inköpspris, låg bensinförbrukning (93 oktan) och låga underhållskostnader har man kommit långt i sin strävan.

Wiklunds i Stockholm samt landets övriga 90 återförsäljare erbjuder extra förmånspriser till koncernanställda.

OBS! Wiklunds på Strandvägen flyttar den 1 mars till Lindhagensgatan 53, Kungsholmen. Där kommer alla Toyotas 80:or att visas samt upp till 50 begagnade bilar att kunna erbjudas.



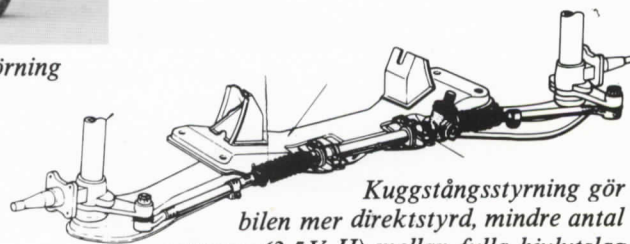
Dubbla momentstag och skruvfjädrar (Combi har bladfjädrar för bättre lastegenskaper)



Nya Toyota Corolla. Bensinförbrukning 0,81 l/mil vid blandad körning



Nya Toyota Corolla Liftback. Bensinförbrukning 0,86 l/mil vid blandad körning.



Kuggstångsstyrning gör bilen mer direktstyrd, mindre antal rattvarv (3,5 V-H) mellan fulla hjulutslag och bättre vägfänsla.



Nya Toyota Corolla Combi. Bensinförbrukning 0,81 l/mil vid blandad körning.

Toyota introduces 1980 models

Toyota in Japan last year produced close to 3 million cars. This is ten times more than Volvo. 1.3 million Toyota cars were exported to 124 countries.

Toyota in Sweden in January introduced nine new models at very competitive prices.

Toyota's ambition is to manufacture first-rate cars and to keep the costs of owning a car at a low level. Competitive prices, low petrol consumption and low maintenance costs are today most essential factors.

Tor Scandinavias grundstötningar

Den gångna julhelgen blev en olycks-
helig för Tor Line. Två grundstötningar
inträffade nämligen tätt inpå varandra
med samma fartyg, Tor Scandinavia.
Första gången den 23 december då
färjan gick på grund vid Galterö söder
om Böttöleden. Efter sex timmar drogs
hon flott och gick för egen maskin till
Tor Line-terminalen och sedan vidare
till Cityvarvet. De 370 passagerarna
kunde tillbringa natten ombord.

Fartyget avgick efter reparation med
destination Amsterdam den 28 decem-
ber. Denna gång hade man 1150 passa-
gerare ombord. 20 minuter efter avgång
gick Tor Scandinavia på Svinholms-
grundet men kom denna gång loss för

egen maskin och återvände till termina-
len. Hon togs åter upp i Cityvarvets
docka för reparation av en del av bot-
tentankarna.

Sjöfartens haverikommission har ut-
rett grundstötningarna tillsammans
med en expertgrupp från Tor Line. Den
komplicerade tekniska undersökningen
omfattade bl a nautisk utrustning och
styrmaskineri. Även systerfartyget Tor
Britannias utrustning undersöktes. Ha-
verikommissionen har inte kunnat fin-
na några tekniska fel.

Den 17 januari avgick Tor Scandina-
via som skandinaviskt utställningsfar-
tyg till åtta hamnar runt den arabiska
halvön.

Ship aground

Christmas, 1979, was a nightmarish
season for Tor Line. Twice — within less
than a week — the same ship ran
aground. Tor Scandinavia's first ground-
ing occurred on December 23 at Galterö,
south of the Böttö channel. After repairs,
Tor Scandinavia sailed for Amsterdam
on December 28. Twenty minutes later, it
was aground again: this time on the Svin-
holm shoal. The damages to her bottom
tanks were repaired at the City shipyard
docks in Gothenburg from which she had
recently departed.

An investigation by the marine acci-
dent commission and experts from Tor
Line produced no evidence of technical
malfunctioning.

Tor Scandinavia departed without
mishap on January 17 for the Arabian
peninsula where, as a Scandinavian exhi-
bition ship, she will call at eight ports.

Sålda fartyg



Sea Symphony



350.000-tonnaren t/t Sea Symphony
levererades den 16 januari till de nya
ägarna, Chiswell Shipping Ltd., (World
Wide-gruppen). Köparens representant,
Mr. Roger Heath, ses ovan signera leve-
ransdokumenten. Han flankeras t v av
Ingemar Thiel och t h av Mats Wallner,
Salén Tanker, samt Per-Olof Oweson,
Saléninvest.

Det kontrakt på en 38.000 tons
produkttanker som övertogs från Scan-
dianian Trading förra året, har nu sålts
tillbaka till STC på tillfredsställande
villkor.

Vessels sold

The 350,000-ton t/t Sea Symphony
was delivered to its new owners, Chiswell
Shipping Ltd., (a member of the World
Wide Group) on January 16. Chiswell's
representative, Roger Heath, signs the
delivery document in the presence of
(left) Ingemar Thiel and (right) Mats
Wallner, of Salén Tanker, and Per-Olof
Oweson, of Saléninvest.

The 26,562 dwt bulk cargo ship,
Finnish Wasa, built in 1966, was sold to
Kadmos Compania Naviera S.A., of
Panama. Delivery took place on No-
vember 30.

The contract for a 38,000 ton product
tanker which was taken over from Scan-
dianian Trading (STC) last year, has
been resold to STC on mutually satisfac-
tory terms.



*Finnish
Wasa*

Bulkfartyget Finnish Wasa, 26.562
tdw, byggt 1966, har sålts till Kadmos
Compania Naviera S.A., Panama. Hon
levererades den 30 november.

Celebert besök på Winter Moon

Ett av våra Winterfartyg, Winter Moon, fick fint besök i höstas när hon anlöpte Puerto Limon i Costa Rica. Landets president, Lic. Rodrigo Carazo Odio tillsammans med ett antal officiella personer kom då ombord för att se på fartyget och studera lastningsförfarandet, vilket man var mycket imponerad över. Extra festligt blev besöket tack vare att kapten Ruben Freiman och hans besättning ordnat ett cocktailparty ombord.

Det var första gången som ett så stort

fartyg besökte Costa Rica. Vanligaste fartygsstorleken som anlöper hamnen kan lasta ca 80.000 kartonger bananer — Winter Moon lastar mer än 280.000 kartonger! En enda last med Winter Moon representerar ett värde av mer än 2 milj dollar. Det är inte omöjligt att Winter-fartyg kommer att gå reguljärt på Costa Rica för att lasta bananer, vilket skulle möjliggöra en stark ökning av exportkapaciteten, tack vare det snabba lastningsförfarandet.



Winter Moon fick ett hjärtligt mottagande i Limon då ett flertal officiella personer inbjöds att titta på fartyget och studera lastningen.

Från vänster Carlos M. Rojas jr, chef för Camara Nacional de Bananeros samt Asociacion Bananera Nacional (Asbana), (sammanslutningar för bevakande av bananproducenternas intressen), kapten Ruben Freiman, Costa Ricas president Lic. Rodrigo Carazo Odio, Pbo. Alfredo Madrigal, representant för kyrkan i Limon, samt Senen C Bacani, chef för Standard Fruit Costa Rica Division.

From left Carlos M. Rojas Jr, President Camara Nacional de Bananeros and President Asociacion Bananera Nacional (Asbana), Capt. R. Freiman, Master Winter Moon, Lic. Rodrigo Carazo Odio, President of the Republic of Costa Rica, Pbo. Alfredo Madrigal, Church representative of Limon Province, Mr. Senen C. Bacani, General Manager of Standard Fruit Company, Costa Rica Division.



Från vänster Alfredo J. Herrera, operationschef i Standard Fruit Costa Rica Division, Mariano Zuniga Odio, chef för stuveribolaget, Oscar Cruz Salazar, vice VD för Camara, samt Ing. Rodolfo Mendez Mata, kommunikationsminister.

From left Alfredo J. Herrera, Manager Operations Department of Standard Fruit Company, Costa Rica Division, Mariano Zuniga Odio, President Estibadores Bananeros S.A., Oscar Cruz Salazar, Vice-President Camara Nacional de Bananeros, and Ing. Rodolfo Mendez Mata, Minister of Public Services and Transports.

Costa Rican President visits Winter Moon

The President of Costa Rica, Rodrigo Carazo Odio, and a number of other prominent Costa Rican officials visited the Winter ship, Winter Moon, when it called at Puerto Limon during the fall. The presidential party toured the vessel and examined its loading procedures, which it found impressive. Captain Ruben Freiman and crew hosted the visitors at a cocktail party aboard ship.

The Winter Moon is the largest vessel ever to visit Costa Rica. Most ships of this kind entering Costa Rican harbors can carry 80,000 boxes of bananas. The Winter Moon can transport 280,000 boxes at a time, valued at more than USD 2 million on the world market. It is possible that Winter-ships will begin visiting Costa Rica regularly to pick up loads of bananas.

Guidelines drawn up for Saba/NKÅ merger

Following negotiations between J.S. Saba AB and NK-Åhléns (NKÅ), Saléninvest's Board of Directors met on January 21 and recommended a merger based on the following guidelines:

— That NKÅ's Board of Directors recommend at the Annual General Meeting on April 10 that NKÅ acquire Saléninvest AB's and Rederi AB Nordstjernan's shares in J.S. Saba AB.

— That SEK 135 m. of the SEK 255 m. purchase price be paid by means of a new issue of common shares at a subscription price of SEK 50 per share. Owners of these shares would have full dividend participation rights beginning with the fiscal year 1979/80.

— That the remainder of the purchase price, SEK 120 m., be paid in real property. NKÅ's head office building in Regeringsgatan in Stockholm would be transferred to the new company for SEK 220 m. There is an SEK 100 m. mortgage on the building.

Under the agreement, Saléns and the Johnson Line will buy Saba's shares in NKÅ for approximately SEK 25 m. (SEK 50 per share).

The new Group has not yet been named. NKÅ's present divisions will be converted into independent subsidiaries: AB Nordiska Kompaniet, Åhléns AB, Tempo AB and B&W Stormarknad AB.

The merger will increase Saléninvest's 1980 earnings by more than SEK 100 m., strengthen its liquidity and solidity and broaden its opportunities to obtain credit.

Saléninvest will have a 30 percent interest in the new Group.

J.S. Saba International AB is not a partner in the merger. United Brands' and Standard Fruit's banana agents will continue to be owned and operated by Saléns and Johnsons.

10-års jubileum i Long Beach

Salén Shipping Agencies Inc. i Long Beach, Kalifornien, har varit verksamt i tio år och jubileet firades i mitten av december med middag på Beverly Hilton Hotel i Hollywood. Närmare 100 personer var närvarande. Bland gästerna fanns representanter för Sunkist Growers, stuveribolag och hamnmyndigheter, kustbevakning, SAS m fl samt svenske konsuln Olof Hulthén med fru. SRS representerades av Mats Ruhne, Henrik Ankarcrona och Göran Norrthon. Under middagen överlämnade Mats Ruhne en litografi från rederiet till Erik Baur, som har varit chef för Salén Shipping Agencies sedan dess start i december 1969.

Från en tämligen blygsam start har företaget utvecklats positivt under åren och har idag ett 15-tal anställda som handhar en årlig utskeppning från Long Beach av över 300.000 ton citrus från Sunkist på Saléns kylfartyg. Normalt är fem kajplatser avdelade för Salén Ship-



Erik Baur, chef i Long Beach sedan starten.

ping Agencies räkning, men under högsäsongen disponeras upp till sju kajplatser samtidigt.

Förutom Saléns egna och chartrade fartyg är Salén Shipping Agencies även agenter för en lång rad andra rederier.

Tenth anniversary in Long Beach

Salén Shipping Agencies, Inc., celebrated its tenth anniversary in Long Beach, California, at a banquet at the Beverly Hilton in Hollywood. Guests included representatives of Sunkist Growers, stevedoring companies and port officials, the U.S. Coast Guard, Scandinavian Airlines System, and Swedish consul Olof Hulthén and Mrs. Hulthén. Salén Reefer Services were represented by Mats Ruhne, Henrik Ankarcrona and Göran Norrthon. During the banquet, Mr. Ruhne presented a lithograph from Salén Shipping to Erik Baur, who has headed the company since it was founded in December, 1969.

Salén Shipping Agencies now has more than 15 employees, who handle the shipment of more than 300,000 tons of Sunkist brand citrus fruits from Long Beach, using Salén reefer ships. Five berths are usually reserved for Salén Shipping Agencies' activities, but during the peak season up to seven berths are in simultaneous use.

In addition to Salén's own and chartered vessels, Salén Shipping Agencies are agents for a large number of other shipping companies.

Sista Winter-fartyget levererat



Från vänster: Richard van Aken, chef för Saba International och Velleman & Tas, Birgitta Ruhne, maka till kylrederiets chef Mats Ruhne, Rolf Bergstrand, chef för Arendalsvarvet, Mats Ruhne, gudmor Geertruida van Aken samt Saléns koncernchef Sture Ödner.

Den 29 januari döptes det sista fartyget i Winter-serien, Winter Sea, vid Arendalsvarvet i Göteborg. Hon avgick omedelbart till Uddevalla för lastning av SAAB-bilar till Baltimore.

Befälhavare ombord är Bertil Crafoord, maskinchef Fred Andersson och ekonomiföreståndare Christian Lorenz.

Gudmor var Mrs. Geertruida van Aken, maka till Richard van Aken, VD i Saba International och Velleman & Tas i Rotterdam.

The last Winter-ship delivered

On January 29 the last Winter ship was christened Winter Sea at Götaverken Arendal. She left immediately on her first voyage to Uddevalla for loading of SAAB motorcars destined to Baltimore.

Lady sponsor was Mrs. Geertruida van Aken, wife of Mr. Richard van Aken, Managing Director of Saba International and Velleman & Tas, Rotterdam.

The captain of Winter Sea is Bertil

Crafoord, Fred Andersson is Chief Engineer and Christian Lorenz is Chief Steward.

Pallpremiär med citrus från B.A.

SRS gjorde i september-oktober en provskeppning med palletiserad citrus från Argentina till Europa för Pindapoy S.A.s räkning. Det var första gången man fraktade obrutna enheter direkt från lagerbyggnaden till mottagarna i Europa. Tidigare har all citrus skeppats "breakbulk", dvs handstuvad i lastrummen. Testskeppningen utfördes med Alsatia och bestod av ca 90 pal-lar (ca 43.000 lådor).

Representanter för Pindapoy var när-varande vid lastningen av denna prov-skeppning och var mycket nöjda med utfallet, även om det fanns vissa inkör-ningsproblem, delvis beroende på ova-na hos truckförarna.

Pindapoy S.A., Buenos Aires, är det största privata företaget i citrusbran-chen i Argentina. Det kontrollerar od-ling, packning, marknadsföring, export och förädling av citrus samt odling av eucalyptusträd för tillverkning av frukt-lådor. Den årliga produktionen av cit-rus rör sig om ca 100.000 ton och skör-deperioden täcker i stort sett hela året. Exporten de senaste åren har uppgått till 1,5 milj lådor per år, vilket är ca 40% av hela landets export. Exporten har huvudsakligen gått till Västeuropa men även till Östeuropa på senare år.



Representanterna för Pindapoy var mycket nöjda med lastningen i m/s Alsatia. Fr v Anders Olsson, SRS, herr Ricardo de Maria, direktör Carlos Alberto Canzani, Pinda-poy, kapten Blois, Altcar, Carmelo Bovino, VD och störste aktieägaren i Pindapoy, Juan Carlos Etchebehere, direktör i Pindapoy, samt Thorsten Klenell, Salén Argentina.

Representatives of Pindapoy S.A. appeared highly pleased with the loading of the m/s Alsatia. From left: Anders Olsson, SRS, Ricardo de Maria, Director Carlos Alberto Canzani, Pindapoy, Captain Blois, Altcar, Carmelo Bovino, Managing Director and largest shareholder in Pindapoy, Director Juan Carlos Etchebehere, Pinda-poy, and Thorsten Klenell, Salén Argen-tina.

Citrus fruits go to sea on pallets

Salén Reefer Services (SRS) made a trial shipment of 43,000 crates of "palletized" citrus fruits from Argentina to Europe during September and October for Pindapoy S.A., of Buenos Aires. This was the first time that citrus fruits were transported in large unbroken units directly from the warehouse to consignees in Europe. Palletized fruit is taken aboard in crates on pallets, on which it remains until it reaches its destination. The technique holds promise of simplifying the loading and unloading of fruit. In the past, all citrus fruits were shipped "break-bulk" — the crates were stowed by hand in the cargo holds.

Despite some run-in problems, arising partly because the truck drivers lacked experience with the new method, Pinda-poy representatives witnessing the loa-ding of the m/s Alsatia were highly satis-fied with the results.

Pindapoy S.A., Argentina's largest privately-owned citrus fruit company, manages the cultivation, packing, marke-ting, export and processing of these crops. It also raises eucalyptus trees and uses the wood in manufacturing fruit cra-tes.

Pindapoy's annual citrus production totals 100,000 tons, most of which is exported to Western Europe, but in recent years also to Eastern European countries. The harvest season covers the greater part of the year. The company's exports of citrus fruits, amounting to 1.5 million crates per year, account for app-roximately 40 percent of Argentina's exports.

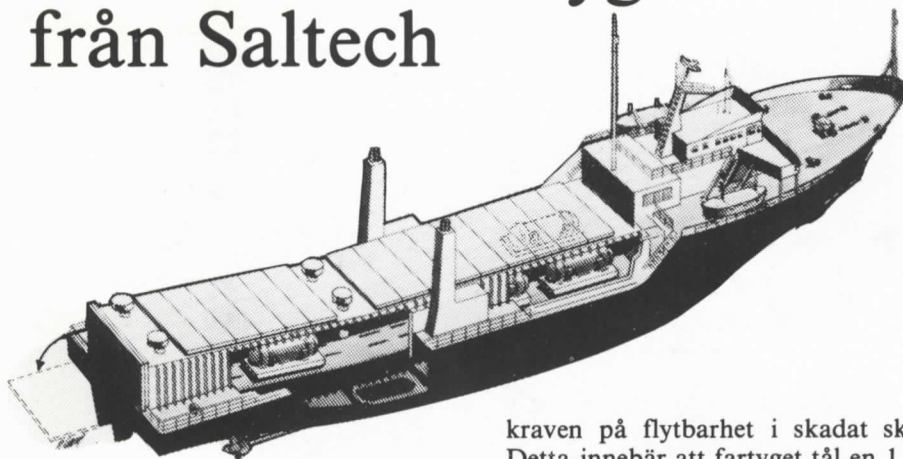
Bergsingenjören avtackad



Med anledning av bergsingenjör Axel Ax:son Johnsons avgång som ordföran-de i styrelsen för J.S. Saba AB ägde en något senkommen uppvaktning rum i slutet av januari. Representanter för Saléninvest samt Sabas styrelse och led-nings överlämnade en minnesgåva till bergsingenjören som tack för hans värdefulla insatser under åren 1971-1979.

På bilden ses sittande fr v Sven H Salén, Axel Ax:son Johnson, Thore Nydahl, Sture Ödner och Gunnar Wes-terberg, samt stående fr v Rune Hall-åker, Roland Matz, Christer Salén, Bengt Hellermark och Nils Mörner.

Kärnbränslefartyg från Saltech



Ett specialanpassat fartyg är den centrala enheten i det system för transport av använt kärnbränsle, baserat på sjötransporter, som Saltech projekterar för Svensk Kärnbränsleförsörjning AB, SKBF. Transportsystemet utarbetas mot bakgrund av att samtliga svenska kärnkraftverk ligger vid kust och har hamn och att detta också blir fallet med det planerade, centrala mellanlagret för använt kärnbränsle (CLAB). Utländska anläggningar för betjäning med upparbetning har också tillgång till hamn. En redogörelse för Projekt CLAB lämnades till industridepartementet i november 1979 och transportsystemet beräknas tas i drift 1982.

Systemet skall kunna hantera samtliga typer av radioaktiva material och avfall som kan bli aktuella. Styrande för utformningen är därvid de högaktiva produkterna, d v s använt kärnbränsle samt glas från upparbetningen, men hänsyn tas även till övriga avfallsprodukter från drift av kärnkraftverk och från upparbetning.

Det använda kärnbränslet skall transporteras i speciella ca 100 ton tunga transportbehållare, s k bränsleflaskor. Dessa kommer också att kunna användas för återtransport av det högaktiva förglasade avfallet. För det låg- och medelaktiva avfallet kan speciella containers användas. För hanteringen av de olika behållarna i hamn projekteras ett terminaltransportsystem.

Ett mycket säkert fartyg

Fartyget som är på ca 1900 ton dödvikt har projekterats som ett kombinerat ro/ro- och lo/lo-fartyg vilket innebär att de tunga lastkollina kan aningen köras ombord över akterrampen eller lyftas genom lastluckorna.

Speciell uppmärksamhet har givetvis ägnats åt säkerhetsfrågor inkl. navigeringen och manövreringen. Således har fartyget fått en tät skottindelning motsvarande de mycket hårda IMCO typ 1-

kraven på flytbarhet i skadat skick. Detta innebär att fartyget tål en 1,2 m djup och 8 m lång grundstötningsskada eller en 3,6 m djup och 6 m lång kollisionsskada i en godtycklig del av skrovet utan att sjunka. Skulle det ändå gå till botten, finns undervattensändare och signalbojar för att underlätta sökandet och lyftbeslag för att förenkla bärgningen.

Goda manöveregenskaper

Fartyget får två oberoende huvudmaskiner, två ställbara propellrar och roder, varigenom man bör kunna ta sig i hamn även efter en omfattande skada på ena sidans maskineri. För goda manöveregenskaper finns en bogpropeller. Fartyget får svensk/finsk isklass 1A och en isbrytande stäv.

Branddetekterings- och släcknings-systemet är av hög klass med skumsläckning i lastrummet, HALON i maskinrummet och vattensprinkler i inredningen.

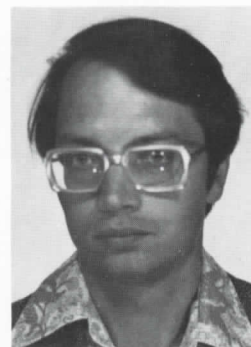
Fartygets huvuddata

Längd ö.a.	87,0 m
Bredd	18,0 m
Malldjup	6,0 m
Djupgående	3,95 m
Dödvikt	ca 1.900 ton
Nyttolast	minst ca 1.100 ton
Maskineri	2 x 1.200 ahk
Servicefart	ca 11 knop

Lastrummet får ett mycket kraftigt surrningssystem och ventilation för kylning av behållarna. Mellan lastrum och övriga utrymmen monteras strålskärmar.

Fartyget får givetvis även en omfattande navigations- och kommunikationsutrustning. I den elektroniska utrustningen kommer även att ingå mätutrustning för strålning, TV-övervakning av lastrum och ramp, lasthantlingsinstrument m m.

Specifikationen färdigställs i dagarna och fartyget beräknas vara leveransklart hösten 1981.



Thomas Milchert, ansvarig för kärnbränslefartyget.

Nytt avtal S&W — Misuzu

Salén & Wicanders marina miljö-vårdsavdelning ingick i början av januari i år en överenskommelse med det japanska företaget Misuzu Machineries & Engineering Ltd. om tillverkning och försäljning i Japan på licens av S&Ws oljehaltmätare, Salwico Oil Pollution Monitor. Oljehaltmätaren mäter, som framgår av namnet, halten av olja i fartygets ballastvatten.

Misuzu och S&W har ett redan etablerat samarbete, då Misuzu sedan ett par år tillverkar och säljer Gunclean på licens.

Vid kontraktsskrivningen på Saléninvests kontor i januari deltog från Misuzu Mr Arao Yamamoto, Executive Director, Mr. Reo Shibayama, Manager Sales och Isamu Ohta, Manager Engineering.

New contract S&W — Misuzu

In January Salén & Wicander signed a contract with the Japanese Company Misuzu Machineries & Engineering Ltd regarding manufacture and marketing in Japan of Salwico Oil Pollution Monitor. Misuzu is since two years manufacturing and selling Gunclean on licence.

Signing of contract took place in the Saléninvest offices in Stockholm. Misuzu representatives were Mr. Arao Yamamoto, Executive Director, Mr. Reo Shibayama, Manager Sales and Isamu Ohta, Manager Engineering.

60% av Salénhuset sålt

Strax före årsskiftet sålde Saléninvest 60% av kontorsfastigheten Beridarebanan 65 vid Norrlandsgatan 15 till ett konsortium bestående av John Mattsson, Erling Persson m fl. Ekonomiskt innebär försäljningen att Saléninvests likviditet förbättras med ca 60 milj kr.

Samtliga kontors- och butikslokaler i fastigheten är nu uthyrda. Saléns utnyttjar idag hela sin del av fastigheten men det finns möjlighet till expansion genom att vissa lokaliteter genom ombyggnad inreds till kontorslokaler.

I mitten på december flyttade McDonald's som sista hyresgäst in i butikslokalen i hörnet Norrlandsgatan-Mäster Samuelsgatan med en ny hamburgerrestaurang. Stilen är något annorlunda än i McDonald's övriga restauranger, då man har velat inrikta sig mer på familjer och en något äldre publik.

Konferenslokalerna hos Saléns är som tidigare mycket flitigt utnyttjade både av Saléns själva och av andra företag, förbund och föreningar som inte bara kan hyra sammanträdesrum utan även äta lunch i personalmatsalen.



McDonald's i hörnet Norrlandsgatan-Mäster Samuelsgatan.

Saltech plans ship for spent nuclear fuel

A specially adapted ship, the cenral unit in an ocean transport system for spent nuclear fuel, is being designed by Saltech for the Swedish Nuclear Fuel Supply Company, Ltd. (SKBF). The system was developed in view of the fact that all Swedish nuclear power plants — as well as CLAB, the central, intermediate storage facility for nuclear waste, that is now being planned — are located along coasts and have suitable ports. Foreign installations for nuclear waste processing also have access to ports. A report on Project CLAB was presented to the Swedish Ministry of Industry in November, 1979, and the transport system is expected to be placed in operation in 1982.

The system will be capable of handling all foreseeable types of radioactive materials and waste.

The spent nuclear fuel will be shipped in heavy containers (casks), each weighing approximately 100 tons. Special containers can be used for low- and medium level waste. A terminal transport system is being designed for the handling of containers in ports.

High level of safety

The 1,900-dwt ship has been projected as a combined ro-ro and lo-lo vessel (making it possible to either drive or lift the cargo aboard).

Special attention has been accorded to safety questions, including navigation and maneuvering. The vessel has a watertight bulkhead subdivision which meets

very strict IMCO Type 1 requirements for buoyancy when damaged. If, nevertheless, the ship should sink, it has underwater transmitters and signal buoys to simplify search operations, and fittings for lifting, to facilitate salvaging.

Good operation characteristics

The vessel will have two independently-operating main engines and two adjustable propellers and rudders, which should ensure that it can maintain headway and proceed to port even after extensive damage to the machinery on one side. For good maneuverability, there is also a bow thruster. The ship will meet Swedish/Finnish class 1-A ice standards and be equipped with an ice-breaking bow.

The system for detecting and extinguishing fire is highly versatile, employing foam to quench fire in the hold, HALON in the engine room, and water sprinklers in the living quarters.

The hold will be outfitted with an exceptionally strong lashing system and will contain ventilation equipment to cool the containers. Protective shields to block radiation will separate the cargo area from other parts of the vessel.

The ship will, of course, have comprehensive systems for navigation and communications. The electronic equipment will include radiation-measurement devices, TV monitors for surveillance of the cargo areas and ramps, and cargo handling instruments.

Main data

Length overall	87.0 m
Breadth	18.0 m
Molded depth	6.0 m
Draft	3.95 m
Deadweight	appr. 1,900 tonnes
Pay load .. at least appr.	1,100 tonnes
Machinery	2 x 1,200 shp
Service speed	appr. 11 knots.

The specifications are now being completed, and the vessel is expected to be ready for delivery during the fall of 1981.

Thomas Milchert

Consortium buys space in Saléninvest building

Just before the turn of the year, Saléninvest sold 60 percent of the space in its office building in Stockholm to a consortium composed of John Mattson, Erling Persson, and others. The sale improves Saléninvest's liquidity by approximately SEK 60 m.

All offices and shops in the building have now been leased. Salén is presently using 100 percent of its premises in the building. Additional space for expansion can be arranged, however, by remodeling some areas for office use.

Japanskt besök

Det är alltid lika trevligt och stimulerande när vi på huvudkontoret i Stockholm får besök av medarbetare från något av våra företag eller kontor i utlandet. I synnerhet kan så vara fallet när besökaren är långväga ifrån, som exempelvis när Misako Abe från Salén Trading i Tokyo före jul gjorde oss den äran. "Misa" arbetar där tillsammans med Jerker Nilsson och har genom åren skaffat sig ganska ingående kännedom om Saléns alla verksamheter och lägger ner ett stort och uppskattat arbete vid vårt jäktade tokyokontor.

Under sin veckolånga studieresa till Stockholm träffade hon representanter från så gott som alla dotterbolagen. På bilden ses Misako tillsammans med



Ebba Roos, SSAB, som hon har en del att göra med i sitt arbete.

Welcome visitor from Japan

It is always pleasant when colleagues from abroad visit the head office in Stockholm. One very welcome recent guest was Misako Abe, a proficient and highly appreciated member of Jerker Nilsson's staff at Salén Trading in Tokyo. Over the years, "Misa" has become well acquainted with Salén operations. During this week-long study visit in Sweden, she learned still more. While visiting, Ms. Abe met representatives from most of the Salén subsidiaries. She is photographed with Ebba Roos, of SSAB, with whom she has had occasional contact in the course of her work.

Utbildningsåret 1979

Utbildningen under 1979 har till stor del varit av grundläggande karaktär, vilket varit nödvändigt för att i första hand komplettera äldre utbildning. En satsning på mera företags- och fartygsanpassad utbildning måste nu ske beroende bl a på en utveckling mot mer avancerad teknisk utrustning och därmed förändrade arbetsmetoder och krav på personal. Förändringen påverkar inte enbart sjöpersonal utan även olika grupper inom landpersonalen.

Under 1979 har 430 sjöanställda och ca 100 landanställda deltagit vid ett 75-tal kurstillfällen förutom varvsutbildningen, som nämns nedan.

För landpersonal har anordnats utbildning i dels befraktning, dels rederi-



Intresserade deltagare i kurs december 79 framför simulator för kompressorautomatik.

och fartygsekonomi. En arbetskonferens har genomförts för land- och sjöpersonal, vars syfte var att man till-

sammans skulle behandla gemensamma problem och problemområden.

För att möta de ökade kraven på tekniska specialkunskaper har en större satsning gjorts på utbildning inom området omfattande två "steg" där kurs ett är av mera allmän karaktär medan kurs två är anpassad till respektive fartygstyp.

I samband med byggnationen av Winterfartygen har sex "tvåveckorsutbildningar" genomförts på varvet. Information har lämnats av såväl leverantör av utrustning som varvs- och rederipersonal. Totalt har drygt 100 sjöanställda deltagit.

Beträffande vårens utbildningsprogram hänvisas till bilaga "Fartygspersonal, dec 79."

Sven och Dagmar Saléns Stiftelse

Sven och Dagmar Saléns Stiftelse utbetalade under förra året anslag å sammanlagt 2,2 mkr till vetenskapliga och sociala ändamål. Stiftelsens ställning den 31/12 1979 framgår av följande balansräkning:

Tillgångar

234.000 B-aktier i Saléninvest AB	5.850.000:—
Reversfordringar	9.500.000:—
Obligationer och förlagsbevis	1.850.000:—
Fordringar för upplupna revers- och andra räntor	274.524:—
Banktillgodohavanden	814.317:24
	18.288.841:24

Eget kapital och fonder

Grundkapitalet	12.600.000:—
Dispositionsfonden	2.040.000:—
Uppfinnareprisfonden *)	751.000:—
Sven Salén-fonden *)	59.858:—
Överskott	2.837.983:24
	18.288.841:24

Utfästelser om anslag för senare utbetalning reducerar överskottet med 1,1 mkr. De totala anslagen sedan stiftelsen började sin verksamhet har hittills uppgått till 13,0 mkr.

* Fotnot

Uppfinnareprisfonden har bildats på initiativ av Svenska Uppfinnareföreningen. Ändamålet med fonden är att frammana det kreativa elementet i vetenskaplig undervisning och stimulera forskning med direkt praktisk syftning. Utvecklingsbefrämjande insatser skall alltså genom fonden kunna belönas med penningpris. 1977 utlyste fonden genom svenska och utländska

Styrelsen utgöres av Sven H Salén (ordförande), Sven Brohult, Carl-Göran Hedén, Mats Rehnberg och Christer Salén. Verkställande sekreterare är Ivan Holmgren.

massmedia en pristävling och de första priserna avses bli utdelade i samband med Uppfinnareföreningens hundraårsjubileum 1986 då fonden beräknas ha vuxit till drygt 1 mkr.

Sven Salén-fonden skall disponeras för anslag till Stockholms Universitets humanistiska fakultet för att främja publicering av vissa inom fakulteten skapade vetenskapliga verk.

Fraktmarknaden

Vecka 5

Kyl

Marknaden har varit svag under de senaste veckorna och den uppgång vi hade hoppats på i mitten av januari har uteblivit. Även om en viss uppgång har noterats de senaste dagarna får vi tyvärr räkna med låg aktivitet ytterligare 1—2 veckor.

De senaste veckorna har vi haft vissa sysselsättningsproblem men kan nu med glädje konstatera att flottan idag är fullt sysselsatt och kommer att så förbli de närmaste månaderna.

Det sjätte och sista Winter-fartyget har nu levererats och går direkt in i en reguljär trad.

Tank

Det nya året bjöd på en mycket lugn inledning på tankmarknaden. Det var främst vintermarknaden i Karibiska Havet som sjönk till en nivå som vi inte sett sedan hösten 1978 eller WS 57 för 85.000 ton för en resa Karibien till USA. Detta påverkade så småningom marknaderna i Medelhavet och Västafrika där samma kvantitet betalas med WS 85-90 för en resa över Atlanten.

Situationen i AG är bättre och 75.000 ton har fått WS 155 för en resa österut. För 250.000-tonnare har frakten länge legat på WS 45 för en resa AG/West, 350.000 ton omkring 5 poäng lägre, men p g a mycket dålig tillgång på laster i slutet av januari sjönk frakterna till WS 40 resp WS 35. En 480.000-tonnare har fått WS 26.

Den dåliga marknaden beror bl a på höga lager i USA, omkring 8% högre än förra året, den varma vintern, samt kanske också ett försök från oljebolagen att via minskad efterfrågan få ned spotpriset på olja.

På periodmarknaden som är rätt aktiv för tonnage under 100.000 tdw

betalas omkring USD 6—6.50 för en nybyggd 79.999 tdw aframax-tanker för 3 år med leverans i höst.

Torrlast

Vi såg i december en mycket god marknad. Den väntade jul/nyår-svackan uteblev. När Carter i början på januari p g a Afganistankrisen beslöt sig för att stoppa Sovjets stora spannmålsimport uppkom en osäkerhet i marknaden. Många förväntade sig en kraftig marknadsnedgång som dock blev måttlig. Frakterna för spannmål Gulfen-Kontinenten gick ner ca USD 2. Det var som väntat framförallt atlantmarknaden som blev påverkad.

Pacificmarknaden har varit fast. En 35.000-tonnare har slutits till USD 11.000 och 60.000-tonnare har legat på drygt USD 7.

Kineserna har de senaste veckorna varit mycket aktiva, frakterna i Atlanten har börjat gå uppåt och har snart kommit upp i den nivå vi hade före embargots början.

Borrplattformar

1980 tycks bli ett ovanligt aktivt år vad gäller olje- och gasprospektering. Flera företagspekare på en mycket stark marknad under de närmaste fem—sex åren, t ex

—priset på olja och gas

—den politiska situationen i Mellanöstern

—oljebolagens vinster

—regeringarnas intresse för oljeletning

Under hela 1979 var världens alla jack-up riggar sysselsatta och trots det stora antal som levereras kommer inte någon att vara tillgänglig för kontraktering under 1980. Som en följd härav görs nu två- eller treårskontrakt på den

amerikanska marknaden, där ettårskontrakt tidigare varit det normala.

Givetvis har efterfrågan även påverkat dagsraterna. Från hösten 1979 har dagsraterna för jack-ups ökat med ca 20%, från ca USD 24.000 till USD 28.000.

Det viktigaste är kanske att oljebolagen nu kontrakterar jack-ups upp till 12—14 månader innan de levereras. Vi har redan haft diskussioner med oljebolag beträffande Salenergy VI som anländer till Mexikanska Gulfen i slutet av maj 1981.

Ett stort antal jack-up riggar har beställts för leverans 1980—1982, vilket har fått till följd att nybyggnadspriserna gått upp minst lika mycket som dagsraterna.

Det är också värt att notera att borrhingsföretagen nu är intresserade av stora jack-ups med kapacitet att borra på 300—400 fots djup i krävande områden som Nordsjön och östra Kanada. Utan tvekan kommer aktiviteten i dessa områden att öka väsentligt under de kommande 5—6 åren.

Marknaden för semi-submersibles har förbättrats stadigt sedan början av 1979 från USD 25.000 till USD 40.000 per dag. Detta innebär dock ej att de är mera lönsamma än jack-ups eftersom kapitalkostnaden för en semi-submersible är ungefär dubbelt så hög som för en jack-up. Fortfarande är en hel del semi-submersibles sysselsatta bl a som bostadsplattformar, vilka eventuellt kan komma att dyka upp på borrhingsmarknaden. Detta bör få en stabiliserande effekt på raterna under 1980 men trots detta ryktas det om nybeställningar från varven.

Borrartyg har fortfarande dålig sysselsättning och låga dagsrater. Dessa bör dock stiga under 1980 och 1981 till följd av brist på riggar som kan borra på 300 fot och däröver.

Freight market

Week 5

Reefer

The reefer market has been rather weak during the last few weeks and the improvement we expected in mid-January has not yet materialised. We have noted an increase in activity during the last few days but we believe the market will remain fairly low for another 1—2 weeks.

We have had some difficulty in employing the fleet efficiently during the last few weeks but presently the fleet is fully employed and we do not foresee any problems for the next few months.

The sixth and last Winter-ship has now been delivered and went immediately into a regular trade.

Tanker

The new year showed a very quiet start on the tanker market. It was principally the winter market in the Caribbeans that went down to a level not seen since the autumn of 1978 e.g. WS 57 for 85,000 tons for a voyage Caribs — USA. After a while it affected the markets in the Mediterranean and in West Africa, where the same quantity is being paid at WS 85—90 for a Transatlantic voyage.

The situation in the Arabian Gulf is better and 75,000 tons has got WS 155 for a voyage Eastwards. The rate level for a 250,000 tonner has since long been around WS 45 for a voyage AG/West, 350,000 tons about 5 points lower, but as

a result of a very bad supply of cargoes in the end of January the rate levels were reduced to WS 40 and WS 35 respectively. A 480,000 tonner was fixed at WS 26.

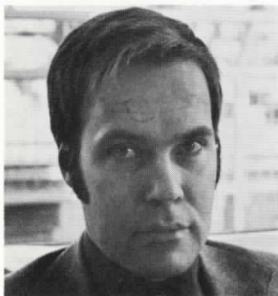
The reason for the unsatisfied market is, among other things, the high stocks in the USA, about 8% higher than last year, the mild winter, and perhaps also an intent from the oil companies to, via a reduced demand, lower the spot price of oil.

On the period market, which is fairly active concerning tonnage below 100,000 dwt, around USD 6—6.50 is being paid for a 79,999 dwt aframax-tanker newbuilding for 3 years with delivery this autumn.

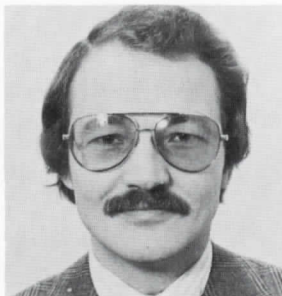
Personnytt

På grund av *Göran Axells* önskade avgång som VD i Salén Energy AB har till ny VD från den 1 januari 1980 utsetts tidigare vice VD *Leif Appelgren* samtidigt som *Rainer Moberg*, VD i dotter-

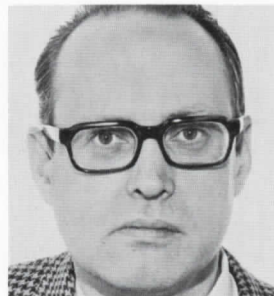
bolaget Salén Offshore Drilling Company i Houston, USA, och *Lennart Båveryd* utsetts till vice verkställande direktörer i bolaget. Göran Axell kvarstår i styrelsen.



Leif Appelgren



Rainer Moberg



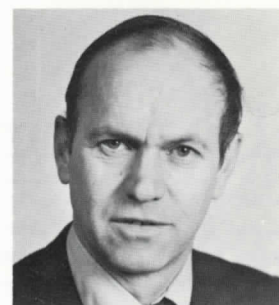
Lennart Båveryd

Hans G Forsberg återgår den 1 maj 1980 till Saléninvest AB, där han som direktör kommer att ingå i koncernledningen

Hans G Forsberg var anställd i Salénkoncernen under åren 1971-76, från december 1972 som VD i Öresundsvarvet, Landskrona. Han har kvarstått även efter det att staten övertagit aktierna i Götaverken och inlemmat Öresundsvarvet i Svensk Varv, men lämnade denna befattning föregående månad.



Hans G Forsberg



Sven-Olof Brunstedt är sedan den 2 januari anställd på Salén Tanker AB. Brunstedt kommer närmast från I Wahlström Rederitjänst AB, där han innehaft befattningen som befraktningschef. Brunstedt hade dessförinnan under ett flertal år motsvarande befattning inom Gränges Shipping.

Nils Molander, ekonomidirektör och chef för den centrala ekonomifunktionen i DAGAB har av styrelsen utsetts till vice VD i DAGAB fr o m den 1 januari 1980.



Nils Molander

Dry cargo

In December the market was firm, we did not see any Xmas/Newyear decline. Beginning of January President Carter decided to stop the big export of US grain to Russia which resulted in an uncertainty in the market. The market declined less than many were expecting. On grain Gulf-Continent from USD 16.50 to USD 14.50.

The Pacific market stayed firm, 35,000 tonnes fixed at USD 11,000 and 60,000 tonnes at above USD 7 on t/c.

In recent weeks the Chinese have been very active which has resulted in a firmer market even in the Atlantic which will soon approach the rates we saw before the embargo.

Drilling rigs

1980 seems to become one of the most active years in exploration for oil and gas. Several indicators point toward an unprecedented exploration boom the next five to six years, some of which are:

- price of oil and gas
- political situation in the Middle East

- oil company profits
- government attitudes

Throughout 1979, all jack-ups were employed, and despite the large number of new units to be delivered, no jack-ups will be available for contract during 1980. This has had the effect that contracts are now given for periods of two to three years in the U.S. market where one-year contracts has been the norm.

Naturally, the demand pressure has also had an impact on dayrates. From the fall of 1979 to date, dayrates for jack-ups have increased about 20 percent, from USD 24,000 to around USD 28,000.

Most important is that oil companies now commit for jack-ups up to 12-14 months before delivery of new units. We have already had active discussions with oil companies on Salenergy VI which is to arrive in the U.S. Gulf by the end of May, 1981.

As a great number of jack-ups has been ordered for delivery 1980-1982, new-building prices have risen at about the same rate as dayrates, perhaps even more.

It is also interesting to note that offshore drilling contractors are now looking at large jack-ups for 300-400 feet water depth and severe operating criteria such as the North Sea and East Canada. There

is no doubt that these areas are going to see an increase in exploration activities in the next 5-6 years.

The market for semi-submersibles has improved steadily since the beginning of 1979 from USD 25,000 to USD 40,000 per day. This does not mean that they are more profitable than jack-ups, however, since a semi represents about the double of a jack-up rig in terms of capital costs. There are still quite a few semis employed in other modes, such as accommodation, which might become available on the market for drilling. This should have a tendency to stabilize semi rates for 1980, but there are talks about ordering new-buildings from the yards.

Drillships are still suffering from low employment and depressed rates. They will probably see an improvement in 1980 and 1981 simply because of lack of other equipment capable to drill in water depths of 300 feet or more.



Jul ombord

Jultraditionerna är fast rotade hos de flesta av oss och det gäller även dem som tvingas tillbringa julen ombord i våra fartyg. I Winter Star firades julen 1979 på Nordatlanten på resa mellan Antwerpen och Philadelphia. Man började redan kl 10 på morgonen då maskinpersonalen bjöd på kaffe i kontrollrummet. På eftermiddagen samlades hela besättningen till trevlig samvaro i dagrummet, där det bl a bjöds på glögg medan man lottade ut julklapparna och delade ut jultelegram. Julbordet åts gemensamt i befälsmässen och konferensrummet och som avslutning ordnades en turnering i kortspelet "plump" där hela besättningen deltog.

Ombord i varje fartyg bestämmer man givetvis själv hur man vill organisera julfirandet. Viss hjälp kan man få från Saléns inköpsavdelning, som gör sitt bästa för att förse fartygen med exempelvis juldekorationer, nötter, godis etc.

Sveriges Radios utlandsprogram bjudar även till sjöfolkets jultrevnad genom att varje dag från mitten av december sända särskilda julhälsningar till fartygen från anhöriga och vänner i land.



Julkaffe i kontrollrummet



Julbordet till sjöss innehåller alla de traditionella rätterna



Till glöggen blev det julklappar och telegram

Foto: Jocke "Krabban" Persson



Festligt, folkligt, fullsatt ...

Mac Eddie trollade bort det mesta men ...



Erik Salén hade minsann sett vart bollen tog vägen. Eller ...?



*Under ledning av
spelmän och lekledare
från Skansen dansades
det flitigt kring
granen.*



Åh, tack snälla tomten!



Salén-familjer på julfest

Söndagen den 20 januari 1980 hände det alltså för första gången! En barn- och familjeföreställning för salénanställda i stockholmsområdet. Alla de turer som hör en riktig julgransplundring till ingick. Nja, det förstås, granen lät vi bli att plundra men det övriga gjordes desto grundligare.

Trehundra personer roade sig i Salénhuset med dans till granen till tonerna av Skansenspelemän, skrattade omåttligt åt Jim & Joe's fantastiska dans, förundrades över MacEddie's trollkonster, tjusades av söta barn som vann mjuka djur i långa banor och stod i stum förvåning över tomtens plötsliga uppdykande med påsar och paket, med mera, med mera.

Festligt var det, kul tyckte alla barnen. Återkommer gör vi nästa år.

Kerstin Damberg

Foto: L-O Åkesson



*Halsbrytande dans och krumbukter
svarade Jim & Joe för.*



Klapp- och påsutdelning i stor skala.

Party hos SSAB

Sven Salén AB, som under 1979 haft ett av sina bästa år någonsin, inbjöd i slutet av november sina affärsvänner till ett party i Salénhuset tillsammans med

anställda och deras fruar. 250 personer deltog och SN kan nedan visa ett litet axplock bland gäster och värdfolk.

SSAB Party

1979 was a very good year for Sven Salén AB and to celebrate this a number of business friends were in November invited to a party together with Salén staff and their wives.



Bengt Lidén, SSAB:s VD, hälsade gästerna välkomna.



Representanter från Nigerian National Petroleum Company, NNPC, Lagos, i samtal med Göran Axell, Saléninvest.



Fr v Patrick White, English White Shipping, London, och Spiros N. Karnesis, Elka Shipping, London, tillsammans med Hans Björkwall, SSAB.



Fr v Vivi, Berg, Hjalmar Björge, Oslo, John Hillier, Gulf Oil, London, Pat Delaney, Davies & Newman, London, samt Sten Åhrén, Scandinavian Trading, Stockholm.



Fyra tankmäklare i engagerat samtal. Fr v Helge Krüger, Joachim Grieg, Oslo, Pia Andersson, SSAB, Barry Walker, Goddard Osborn, London, och John Gunnerud, Viking Shipping, Oslo.



Fr v Klas Göran Karlsson, Rederi AB Sinbad, Göteborg, Mikael N. de Age, Svenska Petroleum, Stockholm, och Bengt Hultin, Johnsons, Stockholm.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 18

Anna Salén (1948–1955)

Motorfartyg, byggt 1941 av Sun S.B. & Dry Dock Co., Chester Pa.
Tonnage: 7840 brt, 4635 nrt,
12000 dwt.

Tonnage efter ombyggnad till DP-carrier: 11672, 7819, 12000.

Reg.nr: 9033.

Byggsdes för Moore McCormack Lines, New York med namnet *Mor-macland*

Vid USA:s inträde i kriget rekvirerades fartyget av staten, ombyggdes till "Baby Flattop", dvs eskorthangarfartyg, och omdöptes till *Archer*.

1945, övertaget av U.S. War Shipping Adm. Omdöpt till *Empire Lagan*.

1947, inköpt av Bluewater Shipping Co., Panama. Återfick namnet *Archer*.

1948, inköpt av Rederi AB Pulp, Stockholm och vid Bethlehem Steels varv i Baltimore ombyggd från flattop till lastfartyg. Omdöptes till *Anna Salén*. Efter att ha haft en kollast från USA till Savona, Italien, gick fartyget till Mugliano (La Spezia) där det ombyggdes för transport av flyktingar. Dessa förlades i stora sovsalar, av vilka den största tog 378 personer.

Passagerarantalet var från början 1.562. Senare minskades antalet och fritidsutrymmena ökades. Besättningen bestod av ca 100 man.

Fartyget sysselsattes först med flyktingtransporter från italiensk och tysk hamn till



Australien och Canada. Senare emigranter på samma trader. Under sommaren 1952 gjorde *Anna Salén* upprepade resor Stockholm–Helsingfors under olympiaden. Hon hade då passagerarefartygscertifikat för 2.500, av vilka dock större delen var däckspassagerare.

1955, juli, såld till Cia. Nav. Tasmania, S.A. Panama, för US\$ 1.850.000. Ombyggd till lastfartyg, omdöpt till *Tasmania*.

1956, hemorten ändrad till Pireus.

1961, såld till China Union Lines Ltd., Keelung, Taiwan, omdöpt till *Union Reliance*.

1961, kolliderade den 7 november i Houston Ship Channel med norska mt Berean och fattade eld. Hon var på resa Los Angeles–New Orleans med veg. oljor och styckegods. Vid olyckan omkom 14 man av hennes besättning. Fartyget brann över fem dygn. Blev vid besiktning kondemnerat och sålt till nerskrotning.

Carlshamn (1950–1950)

Motorfartyg, byggt 1950 vid Ekenbergs varv, Stockholm, som "Ventilated Fruitcarrier".

Tonnage: 1831 brt, 875 nrt,
2963 tdw.

Reg.nr: saknas.

Sjösattes den 27 september 1949 för Rederi AB Pulp, Stockholm och döptes till *Carlshamn*.

1950, såld under utrustningstiden till Zim Israel Nav. Co, Haifa, Israel och levererades den 20 februari 1950 med namnet *Etrog*.

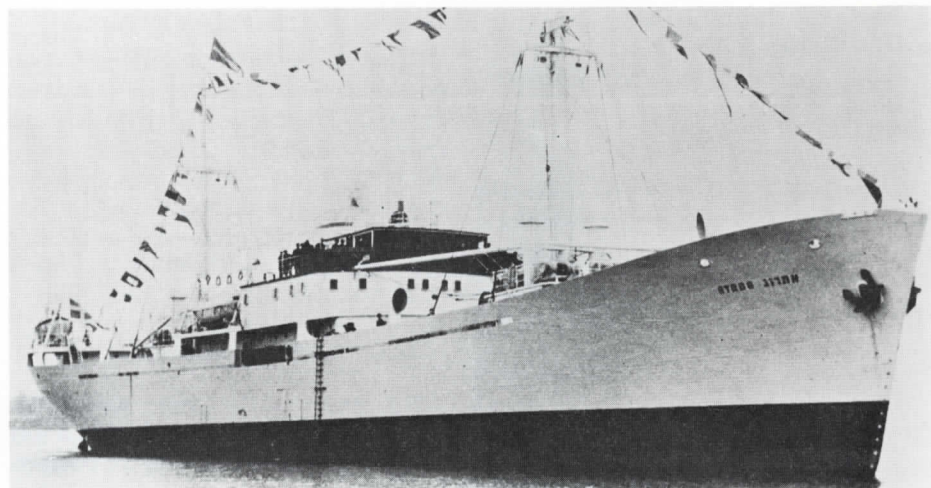
1961, såld till Mediterranean Seaways Ltd, Haifa, Israel och omdöpt till *Leora*.

1968, jan., såld till Stylco Cia, Nav. de Panama S.A., Piræus, Grekland. Avgick från Ashdod den 3 februari 1968, omdöpt till *Brothers*.

1973, jan., såld till Iolkos Shipping Co Ltd., Famagusta. Vid övertagandet i maj omdöpt till *Sitia*.

1973, nov., såld till Aida Shipping Co Ltd., Famagusta. Fick behålla namnet.

Den 16 dec. 1973 till ankars utanför Gaza draggade fartyget sina ankare och drev i land. Lasten bestod av 2.500 ton cement. Fartyget bröts för om maskinrummet och förklarades "a total loss".



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.

Två salénare belönade

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus ordnade den 29 januari sin årliga utdelning av priser och stipendier till personer som gjort insatser till nytta och gagn för de ombordanställda i den svenska handelsflottan. Prisutdelningen och efterföljande lunch ägde rum i Sjöfarts-huset i Stockholm.

Från Saléns belönades två sjöingenjörer, Jan Andersson, 1:e maskinist och Hemming Lethi, maskinchef, med 7.500 kr vardera. De har, oberoende av varandra, pekat på problemen vid slutskedet av lastningen av tankfartyg, toppningen av tankar, då mycket skadliga avgaser från oljeprodukter och inertgas

kan strömma ut på däck och skada personal som befinner sig där.



Jan Andersson mottar sitt arbetsstipendium, 7.500 kr av riksdagsman Rolf Clarkson. I mitten Stig Wiebe, stiftelsens ordförande.

Jan Anderssons idé är, förenklat, ett tätslutande lock med flottörförsedd pejlsticka på varje tanks ullagelucka. Vid lastningens slutskede — toppningen — kan man läsa av oljenivån, samtidigt som man är skyddad från de giftiga gaserna som då endast strömmar ut via befintlig ventil.

Hemming Lethis förslag bygger på idén om dykrör och bubbelluft, men istället för luft användes den gas som finns i tanken. Med kända faktorer som temperaturer, specifika vikter osv kan aktuell oljenivå avläsas direkt på skalor och diagram.

Första stimulanslotteriet 1980

Motiv från Bornholm, en akvarell av Göte Hennix, tecknare, grafiker och målare, visdiktare och vissångare, konstfacklärare. Den lycklige vinnaren blev Lennart Hofdell, SRS.

Jullotteriet, vars vinster avbildades i SN nr 6/79 utföll sålunda:

1. Birgit Bengtsson, SJP Tank
2. Arne Gellermark, LAP Torrlast
3. Lars Einarsson, SJP Tank
4. Karl-Erik Thor, SJP Tank
5. Helge Nilsson, SJP Tank
6. Erik Wester, LAP, Adm.
7. Rolf Tage Andersson, SJP Torrlast

Konstföreningen



Fru Fortunas styvbarn

"Jag vinner minnsann aldrig" säger man ofta när dragningsresultatet av en utlottning meddelas. Konstföreningen kommer därför att i början på hösten ordna utlottning bland alla medlemmar som hittills inte har vunnit. Avsikten är då att ett antal goda konstverk skall finna vägen till dessa fru Fortunas bortglömda barn.

Vårлотteriet

Det stora vårлотteriet, Konstföreningens tyngdpunkt, kommer dock inte att bli av mindre omfattning än tidigare.

Där har alla medlemmar samlat lottandelar från förra vårлотteriet. Det är heller aldrig för sent att gå med som medlem. Använd kupongen och var hjärtligt välkommen.

Förutom det stora vårлотteriet sker i samband med varje nummer av Salén-Nytt ett stimulanslotteri med en tavla som utlottas bland dem som just då är medlemmar.

I början av mars besöker vi Thielska galleriet på Djurgården, som skall visas

för oss av dess entusiastiske intendent, professor Ulf Linde. Närmare besked kommer på anslagstavlan.

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 1