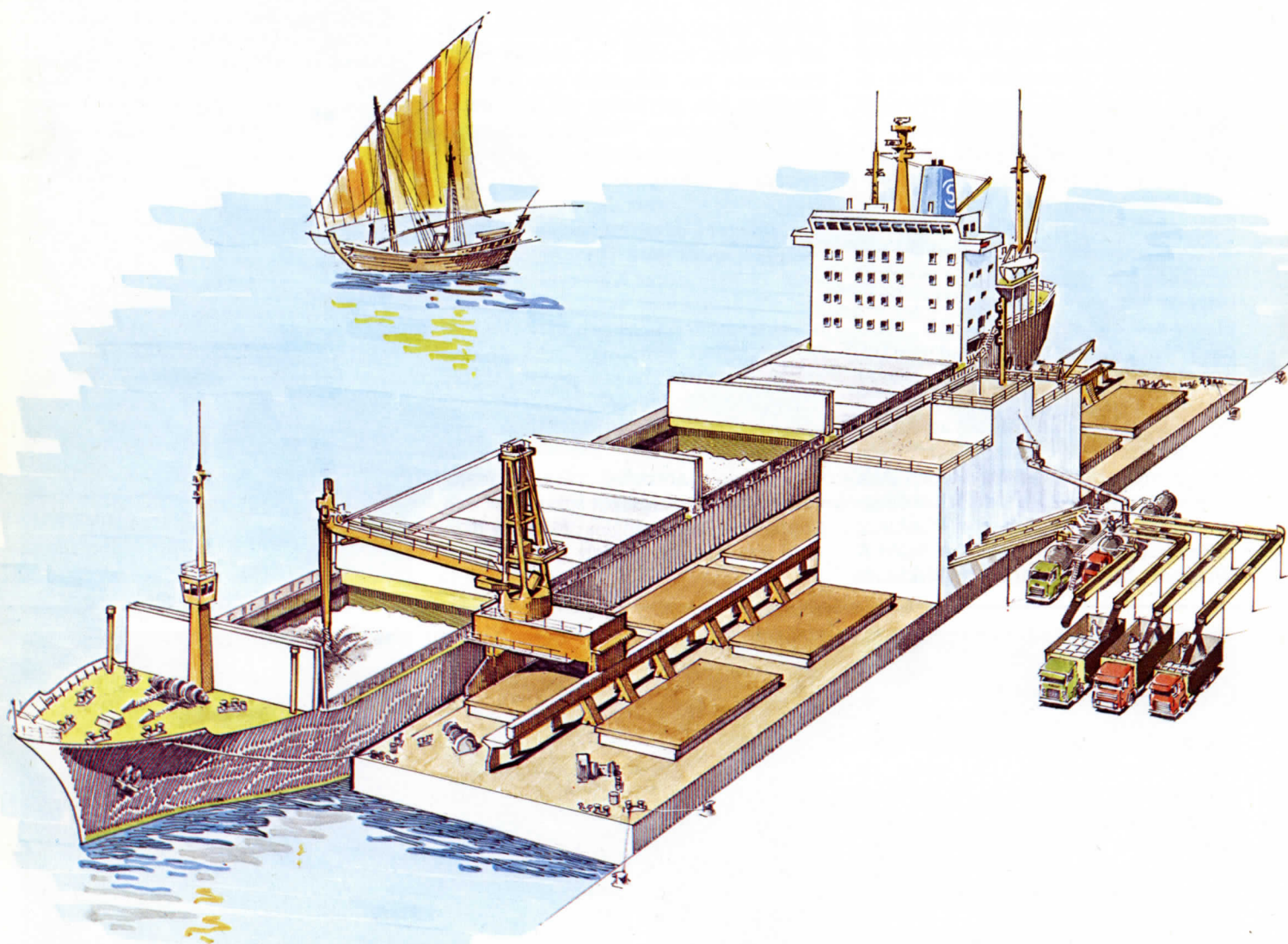


Salén-Nytt



Saltech i Saudi



Toyota sålt

AB Invik, ett helägt rörelsedrivande dotterbolag till Investment AB Kinnevik, har träffat avtal med Toyota Motor Sales Company om dess godkännande av AB Inviks förvärv av samtliga aktier i Toyota Autoimport AB från Saléninvest AB. Köpeskillingen för aktierna utgör ca 10 mkr. AB Invik övertar dessutom Toyota Autoimport AB:s koncernskulder.

Toyota Autoimport AB kommer att vara ett självständigt dotterbolag direkt under AB Invik. Verksamheten avses fortsätta i oförändrade former.

så småningom återförsäljare i Stockholm.

Sedan följde en spännande utveckling. I ett så nära förflutet som för något mer än tio år sedan var Japan för gemene svensk Mikado och lackerade askar med något undantag för varv och kamera. Försäljningen gick trögt till att börja med, men den japanska "frestelsen" med det röda runda märket lockade trots allt ca 700 det första året 1969. Fler och fler lärde sig snart inse att Toyota och senare den japanska bilindustrin i stort producerade förnämliga bilar, som snabbt fick ett högt andrahandsvärde.

— Jag tror affären gick ihop redan andra året och har sedan med undantag av 1979 haft ett positivt, ofta mycket positivt resultat. Sedan Toyota blivit självständigt bolag har det under Peter Wieslanders ledning utvecklats till ett mycket professionellt bilimportföretag. Parallellt har Wiklunds under Bo Brusewitz' ledning infriat högt ställda förväntningar på såväl eget resultat som på stöd åt hela verksamheten.

— Toyotas nuvarande omfattning är som sagt ett stort engagemang som kräver stora finansieringsresurser för att ge bästa resultat och många inom koncernen har ifrågasatt om inte vår likviditet kan användas till aktiviteter närmare shipping. Försäljningen innebär att flera års vinster nu också likviditetsmässigt inkasseras.

— Säkert kommer den nye ägaren att med sitt stora bilintresse och sina finansieringsresurser göra Toyota större rättvisa. Vi lyckönskar Kinnevik och hoppas att ägarskiftet skall vara positivt också ur personalens och våra duktiga återförsäljares synpunkt och att den skicklighet som ådagalagts, inte minst under 1980 års förnämliga återhämtning efter det svåra 1979, skall komma till sin rätt.

— Vi tackar också våra japanska vänner för ett intressant samarbete och hoppas att förändringen också för dem skall innebära en fortsatt framgång.

Toyota sold

AB Invik, a subsidiary of Investment AB Kinnevik, has made an agreement with Toyota Motor Sales Company regarding AB Invik's purchase of Toyota Autoimport's shares from Saléninvest AB. The purchase amount is approx SEK 10 mill. AB Invik also takes over Toyota Autoimport's liabilities.

Toyota Autoimport AB will operate as an independent subsidiary directly under AB Invik. There will be no changes in the operation of the company.

Toyota — and with it our old company of Wiklund — has been sold! Why sell a profitable business just when the demand for Japanese cars is at its peak? We put this question to Göran Axell, who took the initiative in Salén's involvement with Toyota at the end of the Sixties.

Göran Axell:

— Car imports and distribution, on the scale that the Toyota activity has assumed, tie up a lot of money and ought in fact to tie up still more to be really profitable, but this business can't be given such priority today.

The first contact with the Japanese was made in 1967 with a view to enabling Wiklund to set up a sales center for Japanese cars. The final result was that Salén & Wicander became the importers of Toyota in Sweden and, in time, Wiklund became the retailers in Greater Stockholm. — Exciting developments then followed. Car sales were sluggish in the beginning, but in spite of everything the little Japanese car with the round red trademark attracted about 700 buyers in the first year, 1969.

— I believe that the business paid its way as early as the second year, and since then, very favorable — earnings. Since Toyota became an independent company, it has developed under Peter Wieslander's management into a highly professional car-importing firm.

— The new owners, with their substantial interests in the car field and their resources for financing, will do greater justice to Toyota.

— We wish to thank our Japanese friends for the fine cooperation we have enjoyed and trust that the change will also mean continued success for them.

Varför säljer man en lönande affär just när efterfrågan på japanska bilar är som störst? Det frågar vi Göran Axell, initiativtagare till Toyota-engagemanget i slutet på 60-talet.

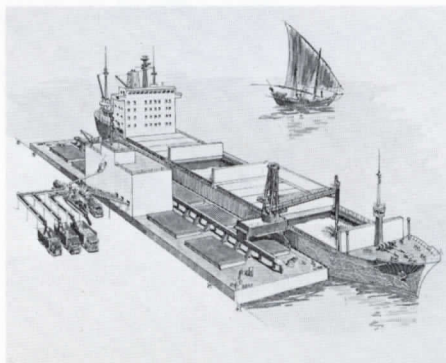
— Bilimport och distribution i den omfattning Toyota-aktiviteten fått låser mycket pengar och borde faktiskt låsa ännu mera för att bli riktigt lönsamt, men så kan inte prioritering ske idag.

— Låt oss först se på engagemanget i ett historiskt perspektiv. Eftersom AB A. Wiklund var ett av gamle Sven Saléns "nära" bolag, blev det för oss närmast ansvariga angeläget att klara det hjälpligt. Situationen var inte så lustig i slutet av 60-talet då Wiklunds var en av tre Fordåterförsäljare i Stockholm, alla med samma ambition att överleva på de övrigas bekostnad.

Den första japankontakten togs 1967 i akt och mening att skapa möjlighet för Wiklunds att etablera ett japanskt bilvaruhus med förhoppningsvis samtliga ledande japanska märken. Våra vilda planer accepterades bara av Mr. Honda. Toyota var mest svårflirtad men tillhörigheten till en rederikoncern visade sig vara en positiv faktor. Under en kort tid hade Salén & Wicander agenturen för Honda med "hondkojan" som komplement till Rolls Royce och Alfa Romeo samtidigt som slutförhandlingar fördes med Toyota för Wiklunds räkning. Slutresultatet blev att Salén & Wicander blev importör och Wiklunds

Omslagsbilden

Saltech har fått ett betydande uppdrag i Saudi-Arabien. Det gäller en cementterminal i Yanbu på Röda Havs-kusten. Hur den kommer att se ut när den står klar att tas i bruk hösten 1981 framgår av tecknarens bild på första sidan samt av beskrivningen på sidan 6.



Cover picture

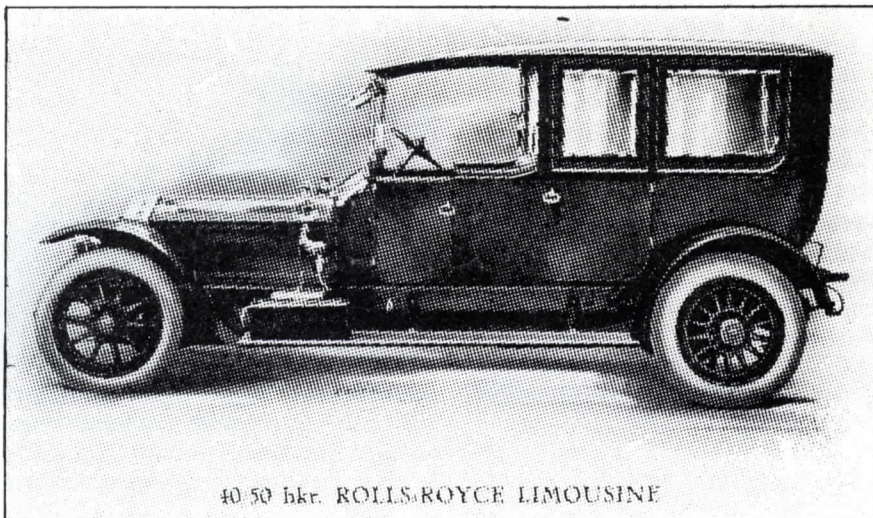
Saltech was recently awarded an important contract in Saudi Arabia for a cement terminal in the port of Yanbu on the Red Sea coast. The artist's sketch on the front page shows the terminal as it will appear upon completion in autumn 1981. Additional information on the project is provided in a separate article on page 6.

Saléns 35 år i bilbranschen

Försäljningen av Toyota Autoimport AB utgör slutet på Saléns 35-åriga engagemang i bilbranschen.

1945 övertog Saléns bilföretaget AB A. Wiklund, grundat 1891 under namnet AB Wiklunds Velocipedfabrik. Märket Nordstjernen blev ett ledande märke inom cykelhandeln. 1903 upptogs motorcyklar på programmet och 1904 kom den första bilen — en vagn av märket Star. Wiklunds hade även Peugeot och N.A.G. på sitt försäljningsprogram och 1906 tillkom Fiat. Under början av 20-talet sålde man Chevrolet, 1925 erhöll bolaget generalagenturen för Nash och 1932 fick man agenturen för Packard. Cykeltillverkningen avvecklades 1939 och bolaget, under det nya namnet AB A. Wiklund, höll under kriget igång rörelsen genom tillverkning och försäljning av gasgeneratorer och släpvagnar.

Då Saléns 1945 övertog Wiklunds bestod försäljningsprogrammet av Rolls Royce, Bentley, Packard och Rover. Dessutom fanns vissa andra agenturer för bilutrustning, maskinutrustning och däck. 1955 kompletterades programmet med Fiat och 1957 med Vauxhall. 1959 blev Wiklunds återförsäljare för Ford och avvecklade samtidigt importagenturverksamheten.



40-50 hkr. ROLLS ROYCE LIMOUSINE

1975 övertogs Rolls Royce bilagentur av Förenade Bil i Malmö. Däremot säljs fortfarande Rolls Royce flygmotorer genom Salén & Wicander. År 1913

kostade ovan avbildade Rolls Royce-modell 32.000 kr.

En 1980 års modell av Rolls Royce kostar 400.000 kr.

Toyota importerades till Sverige första gången 1964 och importen övertogs 1969 av Salén & Wicander. Samtidigt avvecklades Ford-agenturen och Salén & Wicander hade därefter endast Toyota på programmet, med en försäljning första året av 727 bilar. 1974 bildades

Toyota Autoimport AB och 1976 flyttade man in i Toyota Center i Lunda industriområde. Försäljningen av Toyota-bilar under 1980 ligger på ca 10.000 bilar genom ca 100 återförsäljare över hela Sverige, varav Wiklunds är den största.



Göran Axell
Initiativtagare



Peter Wieslander
VD TAAB



Ingemar Falgard – försäljnings
chef och nyckelman under hela
Toyota-perioden.



Bo Brusewitz
VD Wiklunds

Toyota Corona Sedan 1969.



Toyota Carina Sedan 1980.



Nya Saba

Som bekant har Saba och NK-Åhléns gått samman. Moderbolag i den nya koncernen är det gamla NK-Åhléns, som bytt namn till J.S. Saba AB. "Gamla" Saba har i samband härmed ändrat namnet till Saba Trading AB. I den nya koncernen äger Saléninvest drygt 28% av aktiekapitalet och innehar drygt 30% av rösterna.

Den nya Sabakoncernen, med en beräknad omsättning av 15,5 miljarder och ca 25.000 anställda, kommer att bedriva sin verksamhet i självständiga dotterbolag eller divisioner. Dessa skall arbeta med egna styrelser i vilka representanter för koncernstyrelse, gemensamma koncernfunktioner och fackliga



organisationer ingår. Koncernchef och verkställande direktör i moderbolaget är Klas Holmberg, tidigare VD i NK-Åhléns. Dotterbolags- resp. divisionschefer är:



Lars Malmberg
VD Dagab



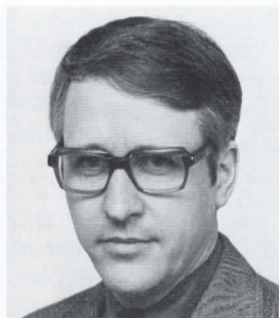
Bertil Wåghäll
VD Sam Hedenius AB



Bertil Strutz
tf VD Saba Trading AB



Carl Wilhelm Schumacher
Chef B&W-divisionen



Per Kalén
Chef NK-divisionen



Kjell Ola Jonsson Chef
Tempo-Åhléns-divisionen

Chef för koncernfunktionerna finans, ekonomi och fastigheter är Rune Ebbö och chef för kommersiell koncernsam-

ordning och koncerninformation Lars G. Johnsson.



Rune Ebbö



Lars G. Johnsson

New name for Saba

The much publicized merger of Saba and NK-Åhléns has resulted in a change of names for both parties. The Parent Company of the new Group formed by the merger is the old NK-Åhléns, which has changed its name to J.S. Saba AB. The "old" Saba has changed its name to Saba Trading AB. Saléninvest owns 28 percent of the share capital in the new Group and holds 30 percent of the voting rights.

Operations within the new Saba Group will be conducted through independent subsidiaries or divisions. These units will function with their own Boards of Directors, which will include representatives of the Group Board, joint Group staff units and trade-union organizations. Klas Holmberg, formerly Managing Director of NK-Åhléns, has been appointed Chief Executive Officer of the Group and Managing Director of the Parent Company. The new Group has 25,000 employees and annual turnover is estimated at SEK 15.5 billion.

NK-Åhléns — Total turnover: SEK 9,5 billion

A brief description of the NK-Åhléns Group, prior to the merger with Saba, is presented below.

Most of the Group's business is conducted through four retail chains: NK, Åhléns, Tempo and B&W Stormarknad.

The five NK department stores are all located in metropolitan areas — three in Stockholm and one each in Gothenburg and Malmö. The well-known NK in Stockholm, opened in 1915, is Scandinavia's largest department store.

There are nine department stores in the Åhléns chain, and Tempo consists of 125 stores, centrally located in both large and small communities throughout Sweden. The B&W chain consists of 16 large department stores/supermarkets, mainly located on the outskirts of large, densely populated residential areas.

The NK-Åhléns Group's 155 department stores throughout Sweden represent a substantial property holding. In addition, the Group operates its own credit financing company, AB NK-Konto, which has accounts receivable totaling nearly SEK 500 million (\$ 120 m). The Group's total annual turnover amounts to SEK 9,500 million (\$ 2,300 m), with 25,000 employees.

NK-Åhléns — storkoncern med 155 varuhus

När NK-Åhléns nu går samman med Saba är det inte första gången företaget är med om en fusion. Tvärtom kantas vägen av en rad sammanslagningar. NK-Åhlénsblomman har växt upp ur ett komplicerat rotsystem med anor från förra seklet.

NK/Turitz och Åhlén & Holm gick samman 1976. Huvudkomponenterna i NK/Turitz var Epa, Nordiska Kompaniet (NK) samt BRA Stormarknad. I det andra företaget fanns Tempo, Åhléns och Wessels Stormarknad. Båda företagen var ungefär lika stora och uppbyggda parallellt kring liknande affärsidéer.

Koncernen idag

Huvuddelen av verksamheten drivs i fyra kedjor:

- NK
- Åhléns
- Tempo
- B&W Stormarknad

Företaget har också ett betydande fastighetsinnehav, (Sveriges näst största fastighetsägare) samt ett eget kreditföretag, AB NK-Konto, med kundfordringar på uppemot 500 mkr.

Totalomsättningen är 9.500 mkr, antalet medarbetare omräknat till heltid 25.000 och antalet varuhus ca 155.

Koncernen har en balansomslutning på 3.300 mkr, ett aktiekapital på 108 mkr och 12.000 aktieägare. De största aktieägarna före fusionen var Saba, Lantbrukarnas Riksförbund, Åhlén-Stiftelsen, Industrivärden samt Handelsbankens Pensionsstiftelse. De representerade 70 procent av rösterna vid bolagsstämman den 29 april 1980.

NK-Åhléns-koncernen har visat följande resultat före bokslutsdiapositioner och skatt:

1975/76	1976/77	1977/78	1978/79
37,2	—87,0	—134,9	8,0

Den redovisade årsvinsten var:

13,0	0	—60,5	1,7
------	---	-------	-----

Ledningen bedömde i april 1980, före konflikten och avtalsrörelsen, att koncernresultatet efter finansiella nettokostnader kommer att ligga i intervallet plus 10 — minus 25 mkr för verksamhetsåret 1 november 1979 — 31 oktober 1980. Nästa bokslutsrapport avser andra tertiet, mars—juni, och planeras utkomma i september månad.

NK

De fem NK-varuhusen ligger alla i storstadsregionerna — tre i Stockholmsområdet, ett i vardera Göteborg och Malmö. NK vid Hamngatan i Stockholm, som öppnade 1915, är med nära 30.000 kvm säljyta Skandinaviens största varuhus.

Av den totala försäljningen om 900 mkr utgör andelen livsmedel 10 procent. Antalet medarbetare är omräknat till heltid 2.300.

Åhléns

Av Åhléns nio varuhus öppnades det första 1931 vid det dåvarande postorderföretaget på Ringvägen i Stockholm. 1964 öppnades det största Åhlénvaruhuset i Stockholms centrum. Under 70-talet följde Göteborg, Norrköping, Örebro, Sundsvall, Umeå, Västerås och Karlstad.

Försäljningen beräknas i år uppgå till 1.300 mkr, varav 1/3 utgör livsmedel. Antalet medarbetare är 2.500.

Tempo

Tempo har 125 centralt belägna varu-

hus i större och mindre orter över hela landet. Genom sin riksspridning täcker Tempo 3 miljoner av landets 3,7 miljoner hushåll.

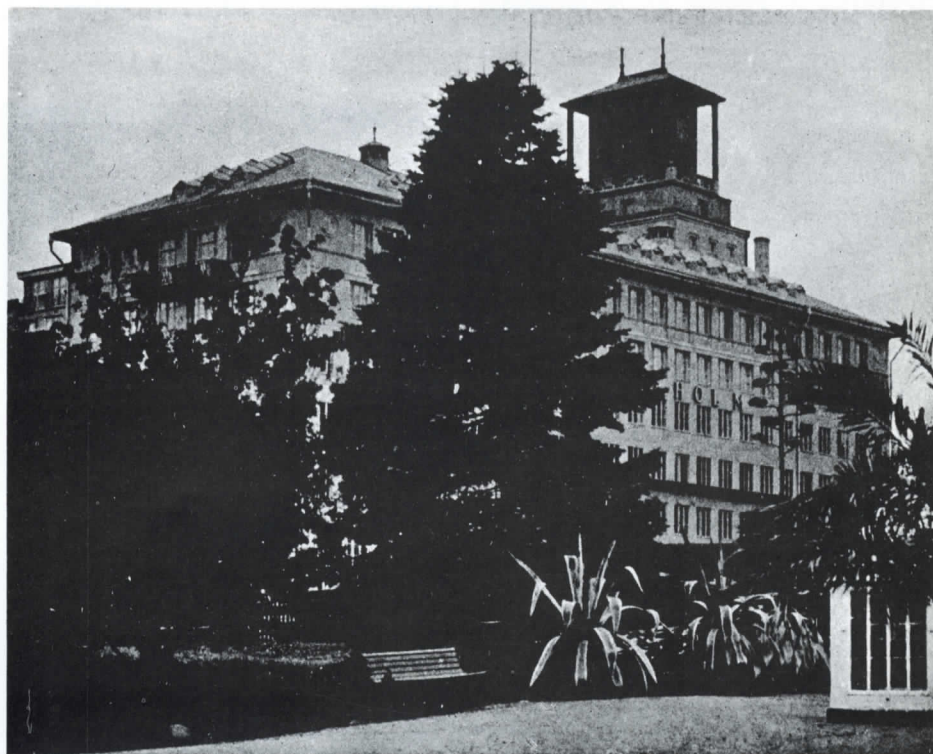
Efter fusionen 1976 slogs Epa- och Tempovaruhusen samman till Tempo. Under dessa år har p g a dubbeletablering eller olönsamhet ca 40 enheter nedlagts. Epa och Tempo grundar sig på affärsidén med enhetspriser och gemensamma utgångskassor. De första varuhusen öppnade i början av 30-talet.

Försäljningen uppgår till 5.000 mkr varav livsmedelsförsäljningens andel är 52 procent. Sammanlagt arbetar knappt 12.000 personer på Tempo.

B & W

B & W har 16 stormarknader, oftast belägna i utkanten av en större tätort. Wessels öppnade den första stormarknaden i Sverige 1962. NK Stormarknad, sedermera BRA, startade samma år.

Försäljningen uppgår till 2.000 mkr varav livsmedelsandelen utgör 52 procent. Antalet anställda omräknat till heltidsanställda uppgår till 2.800.



Åhléns första varuhus öppnades vid Ringvägen i Stockholm 1931.

Saltech bygger cementterminal i Yanbu

För National Cement Co., ett saudiarabiskt företag i Jeddah har Salén Technologies (Saltech) fått i uppdrag att konstruera och upphandla en flytande terminal för cement. Terminalen skall placeras i Yanbu norr om Jeddah. Den skall lossa cement ur bulkfartyg och leverera ut den i säckar och i bulk till bilar för vidare transport in i landet.

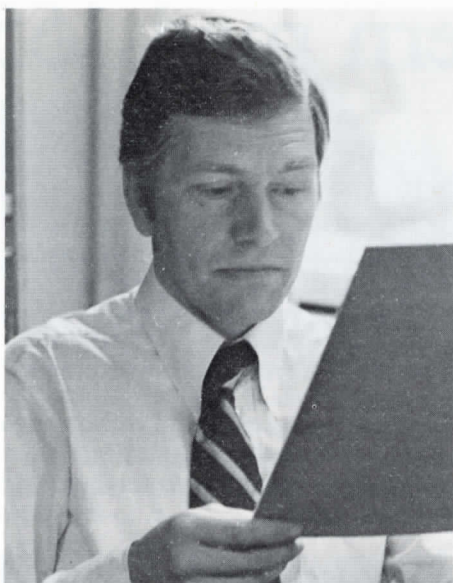
Byggnadskontrakt är nu tecknat med ett varv i Sydostasien och terminalen beräknas vara på plats i Yanbu och börja operation i oktober 1981. Salén Dry Cargo och Saltech kommer att operera terminalen för NCC.

Kapacitet 1,5 m årston

Omkring den lilla hamnstaden Yanbu skall under den kommande femårsperioden växa upp ett omfattande industrikomplex med raffinaderier, gas-kondensationsverk, kemisk-tekniska fabriker, cementindustri, nya kajer och all annan infrastruktur som behövs för ett modernt industrisamhälle. Det kommer således att behövas mycket cement under uppbyggnaden, och terminalen är dimensionerad för att kunna omsätta 1,5 miljoner ton cement per år. När byggnadsverksamheten avtar och den lokala cementfabriken är klar skall terminalen kunna bogseras till någon annan plats där cement importeras.

Siwertellskruv sköter lossningen

Terminalen utgörs av en präm med vanliga lastrum och stora lastluckor. På räls på däck löper en skeppsslossare av



Per Lindemalm, som lett Yanbu-projektet fram till kontraktsskrivningen, framhåller att projektet är av stort värde för Saltech och hoppas att det skall leda till flera uppdrag av liknande slag i Mellan-östern.

Siwertells fabrikat med kapacitet 800 ton per timme, den största Siwertell hittills levererat. Maskinrummet midskepps innehåller ett dieseldrivet kraftverk, ballastpumpar och tankar för bunkers, färskvatten m m., allt för att terminalen skall vara oberoende av försörjning från land.

Överbyggnaden består av en avdelning inrymmande omklädnadsrum, matsalar, kök, verkstad och kontor, samt packeriet med tre roterande pack-

maskiner, lager för tomsäckar och ett komplicerat maskineri för uppföring, siktning och distribution av två sorters cement samtidigt.

Från packeriet leder ett antal bandtransportörer ut till kajen där fyra bilar kan lasta säckar samtidigt som två bilar lastar bulkcement.

Terminalen är konstruerad för att även kunna användas för andra bulkvaror som spannmål, fosfat och gödningsmedel.

När ett bulkfartyg anlänt och förtöjts längs terminalens utsida lossas lasten med skeppsslossaren och distribueras genom en längsgående skruvtransportör direkt till packeriet eller till terminalens lastrum. Systemet är helt slutet för att undvika dammbildning och endast fartygets luckor är öppna. När fartyget är lossat öppnar man en av lastluckorna ombord i terminalen och lossaren övergår till att leverera last ur terminalens egna rum till packeriet. Arbetet på terminalen kommer att sysselsätta ett hundratal man som arbetar i två skift.

Data för cementterminalen

Längd	152.6 m
Bredd	30.0 m
Djup	13.5 m
Djupgående	10.5 m
Lagerkapacitet	40 000 ton
Packningskapacitet	300 ton/tim
Lossningskapacitet	800 ton/tim
Generatorer	4 100 kW

Saltech to deliver floating cement terminal to Saudi port

Saltech has been commissioned by the National Cement Co. (NCC), a Saudi Arabian company based in Jeddah, to design and contract the construction of a floating cement terminal which will be stationed in the port of Yanbu. Cement from bulk carriers will be unloaded at the terminal and delivered in sacks and in bulk to trucks for further transport inland.

A shipyard in South East Asia was recently awarded the building contract and the terminal is scheduled to be in position and begin operation in October 1981. Salén Dry Cargo and Saltech will operate the terminal for NCC.

During the next five years the area surrounding the port of Yanbu will be developed into an extensive industrial complex consisting of refineries, gas condensation works, petro-chemical/technical factories and cement plants. New quays and all other support facilities needed for a modern industrial area will be constructed. The large amount of

cement required during the construction of the complex will be shipped to the terminal, which is designed to cope with 1.5 million tons of cement per year. When the building activity declines and the local cement plants are completed, the terminal can be towed to another location where cement is imported.

The terminal consists of a barge with ordinary cargo holds and large hatches. An 800-ton-per-hour ship-unloader manufactured by Sivertell — the largest ever delivered by the company — runs on rails on the deck of the barge. The engine room amidships contains a diesel-driven generating set, ballast pumps and tanks for bunkers, fresh water etc., making the terminal independent of support from land.

The superstructure consists of a section containing changingrooms, dining area, galley and workshop and office space. Another section houses a packing plant featuring three rotating packing machines, storage room for empty bags

and machinery for elevating, hauling screening, directing and distributing two types of cement simultaneously.

A number of conveyor belts run from the packing plant to the quay where four trucks can load bags at the same time as two trucks load bulk cement. The terminal is also designed to be used for other bulk goods such as grain, phosphate and fertiliser.

When a bulk carrier has arrived and is moored alongside the terminal, the cargo is unloaded by the ship-unloader and transported via a longitudinal screw conveyor directly to the packing area or to the terminal cargo holds. The system is sealed to avoid the spreading of dust. Only the ship's cargo hatches have to be open. When not engaged in unloading cement from arriving ships the ship-unloader is used to supply cement from the holds to the packing plant. The terminal will provide employment for about 100 people.

Välkomstplakett till Winter Sun



När Winter Sun för en tid sedan för första gången anlöpte Los Angeles fick kapten Kaj Urban Karlsson motta en plakett (First Arrival Plaque) av bitr. hamndirek-

tören Robert Hudson. T v på bilden Ulf Edlund från Saléns i Long Beach. Winter Sun kom till Los Angeles lastad med syd-amerikanska bananer.

Hur man sänder meddelanden till fartyg

Anhöriga och andra som inte har egen telex kan nu sända meddelanden till fartygen enligt följande:

Ring Göteborg radio, tel. 0300-62000, och begär att få sända ett Fono-Maritex. Uppge eget telefonnummer och namn, fartygets namn och telexnummer samt mottagarens namn och diktera meddelandet. Expeditionen kvitterar meddelandet och sänder in det i maritexdatorn, som vidareänder det så snart förbindelse

erhålls med fartyget. Om kontakt med fartyget inte erhållits inom 24 timmar, får avsändaren besked här-om.

Avgiften för att sända Fono-Maritex är följande:

Grundavgift f n 21:50 (inkl kopia)

En minuts skriv- 8:—

avgift

En minuts mör-14:— (ca 25 ord)

texavgift _____

43:50

Plaque to Winter Sun

The maiden call of the Winter Sun to the Port of Los Angeles was recognized recently with a First Arrival Plaque presentation by Robert Hudson (right), Assistant Harbor Traffic Manager, to Captain Kaj Urban Karlsson (center) as Ulf Edlund of Salen Shipping in Long Beach witnessed the traditional proceedings. The Winter Sun carried a cargo of South American bananas.

Cargolux carries Saab Turbos

Cargolux is well known for its world-wide air-freight service. An important new product — Saab cars — was recently added to its cargo list. The first test consignment, consisting of two Saab Turbos, was flown from Luxembourg, where the cars had been conveyed by truck, to Dubai, in the United Arab Emirates. From there, the cars were to be driven to their final destination of Muscat in Oman.

Over the years Cargolux has transported a large number of cars between various countries. This spring for example, the company carried 100 Mercedes passenger cars to Nigeria in four jumbojet flights.

Cargolux's second 747 jumbojet will be delivered in late September or early October. This addition to the fleet will increase the freight forwarding tonnage at Findel Airport in Luxembourg by approximately 600 tons per week.

Turbo med Cargolux

Att Cargolux flyger allt överallt, det vet vi. Nyligen fogades ännu en betydande produkt till de tidigare, nämligen Saab-bilar. Det var en första testsändning av två Turbo-bilar som flögs från Luxemburg, dit de hade truckats från Sverige, till Dubai i Förenade Arabemiraten. Därifrån skulle de köras till slutdestinationen Muscat i Oman.

Under åren har Cargolux genomfört en stor mängd biltransporter mellan olika länder. I våras fraktades exempelvis 100 Mercedes personbilar till Nigeria i fyra fligheter med jumbojet-maskinen.

I september-oktober får Cargolux sin andra 747:a (jumbojet) och det innebär att fraktgenomströmningen på Findel Airport i Luxemburg ökar med ca 600 ton i veckan.



En Saab Turbo på väg in i jumbon

Tor Lloyd och Bore Line i samarbete

Det finska rederiet Oy Bore Line och Tor Lloyd AB har tecknat ett samarbetsavtal beträffande ro-ro-trafik på Nordsjön och Östersjön.

Avtalet innebär att gods lastas i Bores fartyg i Åbo, Helsingfors eller Kotka för att sedan omlastas i Helsingborg eller Göteborg för vidarebefordran med Tor Lloyds fartyg till Immingham, England, eller Grangemouth i Skottland. På motsvarande sätt transporteras gods från Immingham/Grangemouth med Tor Lloyds fartyg till Helsingborg/Göteborg för vidarebefordran med Bore-fartyg till ovannämnda finska hamnar.

Transittiden är beräknad till ca fyra dygn.

Den trafik som bolagen bedriver mellan Helsingborg och Sydengland kommer också att samordnas på så sätt att Tor Lloyd på vissa avgångar befraktar lastutrymme från Bore Line, som har trafik på Harwich och Felixstowe. Lastbokning sker som hittills hos respektive rederi eller deras agenter.

Genom samarbetet erbjuder de båda rederierna inte bara en utökad service utan även en avsevärt förbättrad transportväg för allt rullande gods mellan Finland och England/Skottland.

15.000 för bra förslag

Den hittills största belöning som utdelats inom Saléns förslagsverksamhet, 15.000 kronor, har tilldelats maskinchefen i tankfartygen, sjöingenjör Ewald Sjölund. Belöningen har utdelats mot bakgrund av det helhjärtade engagemang för bränslebesparing som Sjölund visat i samband med tankrederiets satsning på bränslebesparande åtgärder samt för en rad åtgärder Sjölund därvid funnit möjliga att genomföra.

1975 aktualiserades frågan om turbinfartygens bränsleförbrukning främst vid dellast. Samtidigt upplevde tankfartygen en alltmer pressad marknadssituation, vilket gjorde "slow steaming" till en vardagsföreteelse.

Ett program utarbetades av dåvarande tekniska avdelningen och bland andra fick Sjölund — som maskinchef i 350.000-tonnaren Sea Symphony — i uppdrag att söka finna de praktiska lösningarna till programmet. Ett antal kompletterande åtgärder uppmärksammades samtidigt och de stora tankfartygen byggdes successivt om för bränslesnål drift. Bl a sänktes fartygens panntryck och överskottsånga utnyttjades bättre för uppvärmning och för alstring av lågtrycksånga.

En väsentlig effekt av genomförandet av programmet är ett ökat medvetande



bland ansvariga fartygs- och landanställda om bunkerkostnadernas betydelse för driftskostnaderna. I sammanhanget kan vi nämna, att de av Saléns opererade fartygen under 1979 förbrukade ca 1,35 m ton bunkers till en kostnad av ca 785 m kronor. Därtill kommer kostnader för smörjolja med ca 24 m kronor.

Salén-Nytt gratulerar Ewald Sjölund till den fina utmärkelsen och uppmanar samtidigt alla i koncernen som tror sig ha några goda förslag att komma med, att höra av sig till

för sjöpersonal Billy Fransson
för landpersonal Bo Burendahl

Kaknäs återinvigt

I strålende sol återinvigdes på svenska flaggans dag Sjöfartsklubben Kaknäs på Djurgården i Stockholm. Därmed har HKF, Handelsflottans Kultur- och Fritidsråd, givit sjöfartsidrotten ytterligare en förnämlig fritidsanläggning till gagn för gästande fartygs besättningar och andra intresserade.

Klubbhuset inrymmer omklädningsrum med duschar, sällskapsrum med biljardbord, bibliotek m m.

Göthe Ellemar, f d välfärdssekrete-

rare vid Kaknäs, erinrade om framtidig skeppsredaren Sven Saléns betydelse för Kaknäs och att han var närvarande vid den första invigningen i början på 50-talet.

Efter det att Bo Bengtsson från HKF:s styrelse och Riksidrottsförbundet förklarar den nyrenoverade fritidsanläggningen återinvigd, spelades en fotbollsmatch mellan ett finskt och ett svenskt lag.

Cooperation established between Bore and Tor Lloyd

Oy Bore Line, the Finnish shipping company, and Tor Lloyd AB have signed a joint agreement covering ro-ro traffic on the North and the Baltic Seas.

Under the terms of the agreement, goods will be loaded on Bore vessels in Åbo, Helsinki or Kotka for transshipment in Helsingborg or Gothenburg to Tor Lloyd vessels for final shipment to Immingham, England, or Grangemouth, Scotland. The return route will be handled in the same fashion. Goods will be transported from Immingham/Grangemouth by Tor Lloyd vessels to Helsingborg/Gothenburg for further shipment by Bore vessels to the above-named Finnish ports. The transit time is estimated to be approximately four days.

The traffic conducted by the two companies between Helsingborg and southern England will also be coordinated. On certain sailings Tor Lloyd will charter cargo space from the Bore Line, which serves Harwich and Felixstowe. Freight bookings will be made as before at the offices of the respective shipping company or its agents.

The cooperative agreement between the two shipping companies not only provides expanded service but also a considerably improved transport route for all goods in transit between Finland and England or Scotland.

SEK 15,000 awarded for outstanding "suggestion"

An award of SEK 15,000 (approximately USD 3,700) — the largest single amount ever paid out under Salén's suggestion scheme — has been made to Ewald Sjölund, chief engineer in Salén Tanker, for his outstanding contributions to the company's fuel economy project, including a number of specific measures that he was able to implement.

The fuel consumption of turbine vessels, especially when only partly loaded, became a matter of concern in 1975. A program was drawn up by the technical department that was in existence at that time, and Sjölund — then the chief engineer of the 350,000-ton Sea Symphony — was assigned to search for practical ways of applying the program.

Implementation of the program has had the important effect of increasing awareness, on the part of the responsible ship- and land-based employees, of the significance of bunker oil costs as a factor in operating expenses. In this connection, it may be noted that during 1977 Salén-operated vessels consumed about 1.35 million tons of bunker oil costing approximately SEK 785 million. Lubricating oil cost an additional SEK 24 million.

Framsteg vid IMCO-konferens

I juni höll IMCO:s Marine Environment Protection Committee sin 13:e session. Väsentliga framsteg gjordes för att klarlägga återstående tolknings- och tillämpningsfrågor.

Beträffande själva tidpunkten för ikraftträdandet spred däremot mötet inte någon klarhet. Endast fem ratifikationer finns för närvarande av de erforderliga femton, vilket innebär att konventionen inte kan komma i kraft den 1 juni 1981 som var ursprungligt måldatum. Rimligt synes nu vara att anta att konventionen kommer ikraft 1982.

Hur de olika regelförslagen och befintliga resolutioner om tidig tillämpning kommer att iakttas under mellantiden är också oklart. Endast för amerikanska tankfartyg och för andra tankfartyg, som avses operera på amerikanskt vatten, är saken helt klar — USCG har publicerat de amerikanska bestämmelser som gäller från den 1 juni 1981 och som i sak överensstämmer med IMCO-konventionens regler.

Flera väsentliga tekniska framsteg gjordes emellertid under junimötet. Ett svenskt förslag, (utarbetat av SAL-TECH) att överbordutsläppet av ballastvatten ej skall behöva flyttas upp över ballastvattenlinjen på existerande fartyg, om i stället ett litet provvattenflöde tas upp ovan däck på sådant sätt att det är lätt att observera, accepterades i princip och skall fastställas vid det kommande mötet i november. Den därigenom uppnådda förenklingen in-

nebär en besparing upp emot en halv miljon kronor per fartyg i reducerade ombyggnadskostnader.

Kraven på fartyg som opererar COW (Crude Oil Washing) avses ej ändras ytterligare. Mötet beslöt emellertid att COW-tankers skall installera oljehaltmätare senast vid första varvsbesök efter reglernas ikraftträdande.

En omarbetad specifikation för det kompletta systemet för oljeutsläppsövervakning på tankfartyg (oljehaltmätare, flödesmätare, dator, ventilmanöversystem m m) antogs i princip och skall fastställas vid novembermötet. I centrum av kraven på utsläppsövervakningsarrangemang ligger ett svenskt förslag som premierar tidiga installationer av oljehaltmätare genom att sådana installationer ej behöver ha de övriga funktionerna. Redare som gör tidiga installationer av oljehaltmätare kompenseras därigenom för den risk de tar genom att den totala kostnaden och komplexiteten blir lägre.

En prestanda- och provningsspecifikation för gränsskiktmetare ("interface detector") antogs vid mötet.

En reviderad CBT-specifikation utarbetades och antogs i princip. Under vissa förutsättningar blir det möjligt för tankfartyg att på ena resan köra råolja med full dödvikt och COW och på returren gå med produkter under CBT-reglerna.

En svensk utredning (utförd av SAL-TECH) beträffande förutsättningar och

arrangemang för att förhindra oljeutläckning från ett grundstött tankfartyg presenterades som en förberedelse inför en mera omfattande behandling av denna fråga i början av 1981.

Endast mindre frågor rörande konventionens tillämpning och tolkning återstår nu. Mötet i november ägnas i princip uteslutande åt sådana frågor. Därefter återstår "endast" de enskilda ländernas ratificeringsbeslut och åtgärder för reglernas praktiska tillämpning.

Beträffande den nya sjösäkerhetskonventionen (SOLAS 1974) kan noteras att den trädde i kraft 25 maj i år och att länder representerande 85% av världens tonnage anslutit sig till den. Tilläggsprotokollet från 1978, som bl a väsentligt utvidgar kraven på inertgasinstallationer och på dessas tekniska standard liksom skärpta krav på styrmaskinutrustning och navigeringsutrustning är däremot ännu ej i kraft utan följer en tidtabell som mera liknar den som gäller för MARPOL-konventionen.

Redarens situation i den rådande oklara bilden är förvisso inte lätt och den bästa utvecklingen för alla parter vore säkerligen snabbast möjliga ikraftsättande av reglerna. Det närmaste halvåret kommer att utvisa om det är den vägen utvecklingen kommer att gå.

Börje Stenström

IMCO holds 13th session of Environment Committee

The 13th session of the IMCO Marine Environment Protection Committee (MEPC) was held in June. The session succeeded in resolving a large number of technical and implementation questions but failed to resolve the question of when the rules will actually come into force. 1982 now seems more likely than the original target date of June 1981.

The situation is clear only for US flag tankers and other tankers operating in US waters. The United States Coast Guard has published the national requirements for the U.S., which are identical to the coming IMCO rules.

A Swedish proposal (developed by Saltech) for alternative arrangements of the overboard discharge piping in existing tankers instead of the relocations was accepted in principle. Routing only a small part of the discharge flow to deck level will now be acceptable instead of re-routing all the piping. This will mean a considerable cost saving in many ships

without sacrificing the pollution prevention standard.

The requirements covering oil content monitoring and control systems were nearly finalized. They involve an increased reliance on computers, but include an incentive scheme whereby older installations with less complex arrangements will be acceptable. It was also decided that tankers operating with COW must have a monitor installed no later than the first scheduled shipyard visit after the rules come into force. A specification for oil/water interface detectors was accepted.

Only minor items concerning the interpretation of rules now remain. The session in November this year will be devoted entirely to such questions. The "only" remaining step will then be the ratification and implementation of the rules by the member states.

The uncertainty surrounding the implementation of major retrofit require-

ments is, of course, a highly unsatisfactory situation for shipowners as well as all other parties concerned. Placing the rules into force as rapidly and universally as possible is certainly a much preferable situation. Developments during the next six months will determine if progress is being made in this direction.

Hospital Nilsson i San Juan

Mången svensk sjöman har under århundradenas lopp funnit sin äktenskapliga hamn i främmande, exotiska länder. En av dem som på senare tid gjort det är ekonomiförestandaren Nils Arne Nilsson i Saléns kylrederi, som sedan sju år tillbaka är lyckligt gift i Nicaragua. Om honom handlar den här artikeln, skriven av journalisten Lars Westman, Stockholm, men även om ett ovanligt sjukhusprojekt som Nils Arne tagit initiativet till i samarbete med en nicaraguansk läkare.

Själva sjukhusbyggnaden står redan klar, utrustning till sjukhuset är på väg med en Salén-båt från Sverige till Nicaragua och pengar till driften flyter ständigt in från svenska givare. Allt detta har åstadkommits på frivillig väg och kostnaderna ligger därför avlägsna från den som exempelvis SIDA har att räkna med för liknande projekt.

I slutet av året beräknas sjukhuset kunna tas i bruk och då återkommer vi med en ny rapport i Salén-Nytt.

— Bor det någon som heter Nilsson här, sa jag på svenska. Och jag kände mig lite fånig. Jag hade visserligen ett brev med mig från Sveriges ambassadör i huvudstaden Managua till en sjöman vid namn Nilsson. Men den här miljön var ändå så långt ifrån svensk normalstandard man kunde komma — grisar och höns gick och bökade ute på gatan.

Solen stod som en glödande boll över oss och när jag klev in i huset var jag så bländad att jag bara såg en massa skuggor gungande i de typiska flätade gungstolarna som man ser överallt i Nicaragua. — Är du svensk, hörde jag någon häpen ropa inifrån dunklet.

Så träffade jag Nils Arne Nilsson och hans storfamilj, som han nu levte med i sju år. Han kom ut med en salénbåt som lastade bananer i hamnstaden Corinto, gick iland några dagar och gjorde en utflykt ner till San Juan, den gamla hamnstaden där båtar från hela världen förr låg ute på redde och lastade kaffe och frukt.

Och så gick det som det gått många gånger förr med svenska sjömän: Nils Arne Nilsson från Tyninge i Skåne träffade en vacker flicka, Lorena hette hon,

de gifte sig och Nils Arne Nilsson blev kvar i San Juan del Sur i Nicaragua. Så bofast en sjöman nu kan bli. Han är hemma tre, fyra månader i taget, sedan kommer ett telegram från Saléns sjöpersonalavdelning och Nils Arne får ge sig iväg för att mönstra på någon av kylbåtarna.

Stor familj

Men nu var han hemma i San Juan. Det var fred i Nicaragua, Somoza var störtad och nere vid stranden i San Juan stod diktatorns sommarvilla tom, med skotthål i väggarna och krossade rutor. Nils Arnes familj hade klarat sig under striderna och oroligheterna.

— Jag gifte in mig i en fattig storfamilj, sa Nils Arne. Han presenterade mig för hela familjen — svärfar Hermes och svärmor Mercedes, tio år yngre än Nils Arne, samt hustrun Lorena och hennes bröder och systrar med respektive barn och sammanboende.

Nu lever hela storfamiljen på Nils Arnes lön från Saléns. Den räcker och det blir pengar över, i ett land där dagsinkomsten — för dem som är lyckliga

nog att ha ett arbete — ligger på femton kronor om dagen för en arbetare.

Det är fattigt runt omkring i kvarteren där Nils Arne bor och i hela San Juan för övrigt. Inga båtar ligger längre ute på redde, världshandeln har tagit andra vägar. Hamnstaden San Juan har fallit i glömska och fattigdom. Men vackert är det.

— Om man ändå kunde göra någonting för folk här, sa Nils Arne. Och så berättade han om sina planer på ett litet sjukhus, ett hälsocenter av den typ som den nya regimen i Nicaragua planerar över hela landet men som det inte finns pengar till.

Nils Arne tog mig med bort till sin gode vän läkaren Francisco Velez, och de berättade tillsammans om sina sjukhusplaner. Läkaren hade fått överta Somozas gamla sönderskjutna sommarvilla. — Jag får göra ett sjukhus av den, sa Francisco Velez. Men till det behövs det mycket pengar. Och utrustning till sjukhuset, varifrån skall jag få den?

Så började de planera tillsammans. Doktor Velez gjorde en lista på det nödvändigaste ifråga om utrustning. Kunde det tänkas att det fanns saker över på svenska sjukhus som ersatts med nya utan att för den skull vara mogna för soptippen? Nils Arne skrev till Saléns och fick omedelbart löfte om transport av materiel från Sverige till Nicaragua.

Materiel till tre sjukhus!

Och se! Underverkens tid är inte förbi! När jag kom hem till Sverige ringde jag runt till de stora sjukhusen i Göteborg och berättade om sjömannen Nilsson och hans planer på ett sjukhus. Och folk ställde upp — läkare, intendent, sjuksystrar, professorer. Vi gick runt på Sahlgrenska och Mölndals sjukhus och det blev full pott: två stora containers står, när detta skrivs i mitten av juli, på kajen i Göteborg och väntar på transport över haven — sängar, operationsbord, instrument. Det kommer att räcka till tre sjukstugor! Och Saléns har



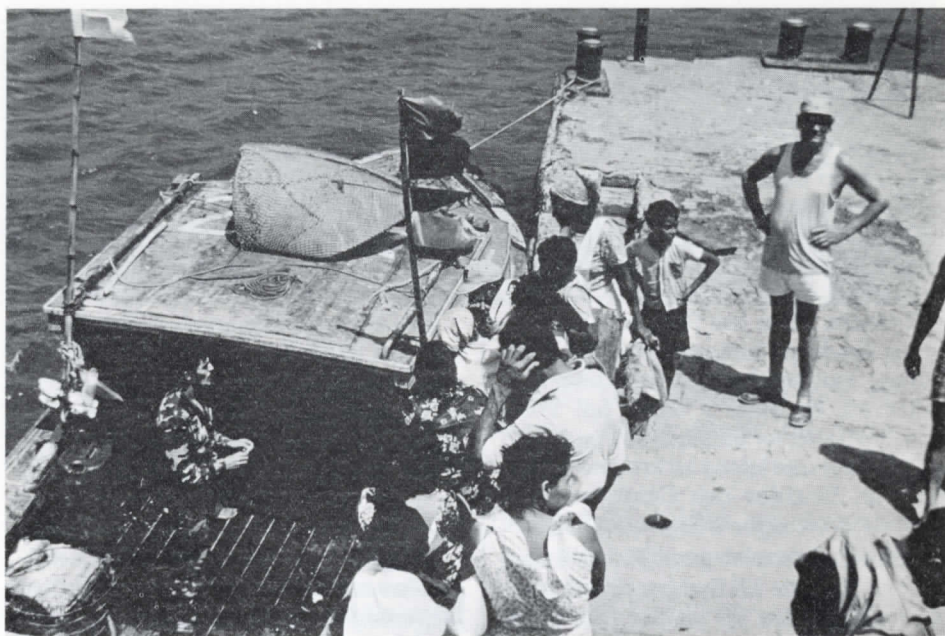
På en bänk framför den enkla bostaden i San Juan del Sur i Nicaragua sitter Salén-sjömannen Nils Arne Nilsson och hans fru Lorena och längst till vänster svärmodern Mercedes.

som sagt lovat frakta alltsammans ner till Nicaragua. När jag sedan skrev i tidningen Vi och berättade om sjömannen Nilssons sjukhus skickade läsarna in massor med pengar som räcker till minst tre sjukhus!

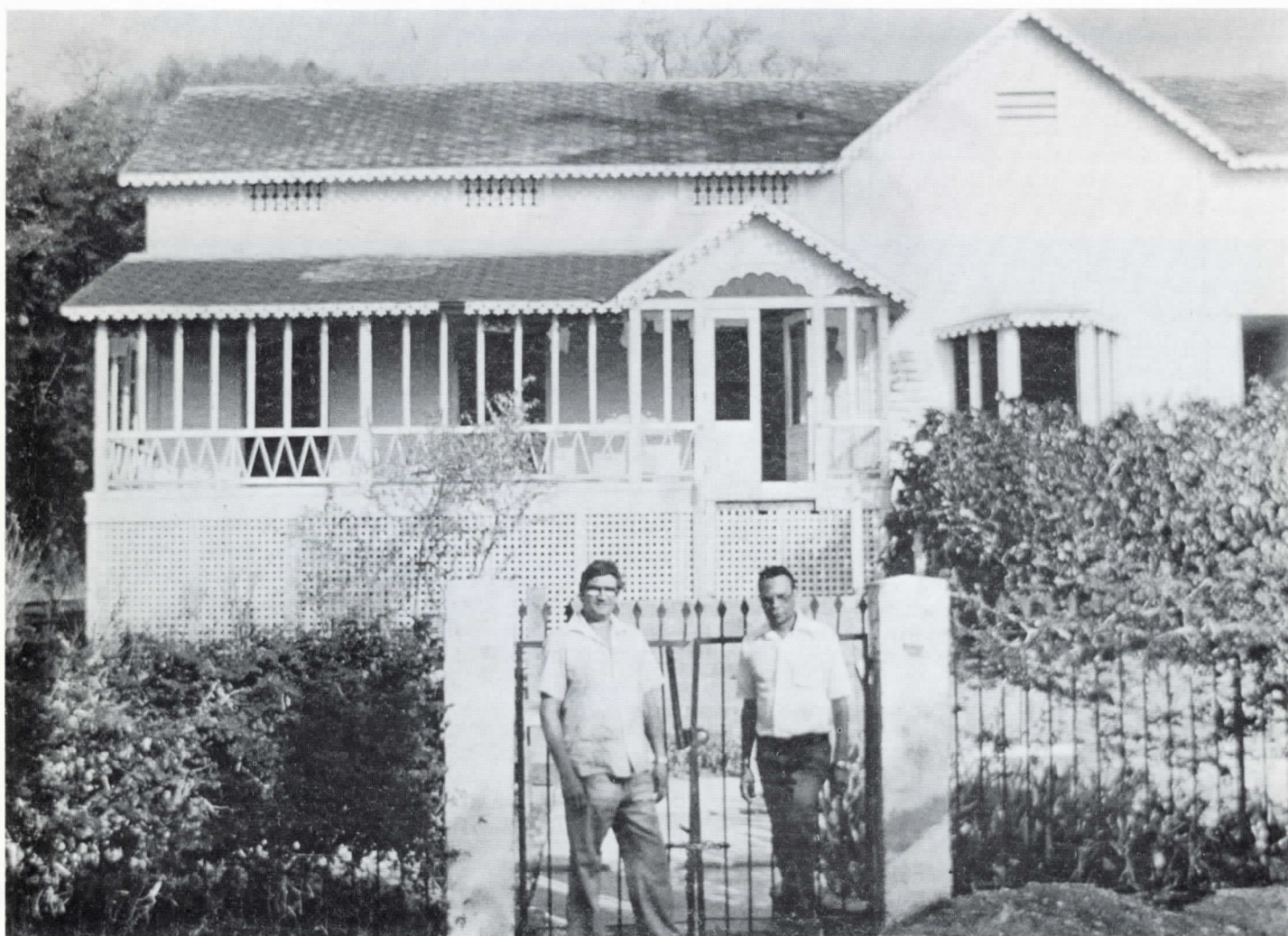
Halva Sverige vet nu vem sjömannen Nilsson i San Juan är. Den ende som inte vet någonting ännu är Nils Arne själv. När detta skrivs ligger Snow Flake med sjöman Nilsson ombord i docka på Nya Zeeland. Och där går han väl omkring i värmen och undrar hur det går med hans sjukhus.

Så om du läser det här Nils Arne, var bara lugn, grejerna kommer!

Lars Westman



Fiskebåten har just kommit in till San Juan och Nils Arne håller sig framme för att köpa färsk fisk.



Sommarvillan som blir sjukhus. Det här är förre presidenten Somozas älskarinnas sommarhus som efter en mindre ombyggnad skall inredas till sjukhus. Doktor Francisco Velez står framför den blivande sjukhusgrinden tillsammans med Nils Arne Nilsson. Framför huset breder Stilla Oceanen ut sitt blå vatten.



Kyl

Kylmarknaden är för närvarande präglad av sommarstiltje med relativt liten tonnage efterfrågan även om situationen är klart bättre än normalt denna tid av året.

En ljuspunkt är fortsatt stark efterfrågan på tonnage för transport av bilar i såväl Atlanten som Pacific.

Tyfonen Allen har förorsakat omfattande skada på bananplantager i Västindien, vars effekter på marknaden är svåra att bedöma. I bästa fall kommer bortfallet av banankvantiteter från de skadade områdena att ersättas av laster från Ecuador och Centralamerika med ökat transportbehov som följd.

Transporterna av potatis från Europa och Kanada till Sydamerika arbetas nu i marknaden till frakter som ligger något över fjolårets.

Tank

I vår förra rapport ställde vi frågan hurvida de höga oljelagren världen över skulle reduceras under sommaren och därmed leda till minskad tonnageefterfrågan. Svaret är att lagren förblev oförändrade men ändå minskade efterfrågan på tankfartyg, beroende på en minskad oljekonsumtion i världen.

Om konsumtionsminskningen är bestående, vad är i så fall orsaken? Kan det vara så att effekterna av de sparåtgärder som påbörjades i och med oljekrisen 1973—74 nu slår igenom, eller har oljepriset hamnat på en så hög nivå att de ekonomiska effekterna av en minskad oljekonsumtion först nu blir kännbara?

På grund av den minskade efterfrågan har tankmarknaden fallit i samtliga lastområden. Det är framför allt det medelstora tonnage som drabbats, och 85.000 ton i Medelhavet har betalats ända ned till WS 35 för en resa till USA. I Västafrika har raterna legat 15—20 WS-poäng högre men lasttillgången är mera osäker där. Marknaden för VLCC var redan tidigare pressad och har inte förändrats mycket — 250.000 ton får WS 23—24, 415.000 ton har fått WS 16 för en resa AG/West. Den låga marknaden tycks emellertid ha fått ny fart på skrotningsaktiviteten.

Torrlast

Marknaden har visat en säsongsmässig justering nedåt under juni/juli. I skrivande stund finns emellertid tecken på en förbättring i och med semestertidens slut. Den lägre världskonjunkturen har således ej påverkat raterna i större grad huvudsakligen beroende på:

- 1) Fortsatt hög aktivitet i spannmålssektorn speciellt vad gäller konsekutiva resor i Pacific för hösten -80 och hela 1981. Ryssarna har inte återlevererat mycket tonnage och förväntas importera oförändrade kvantiteter.
- 2) Strejker i kolhamnarna i Australien uppehåller tonnage och orsaker ökade volymer från Hampton Roads till Japan. Väntetiden i Hampton Roads är f.n. 3 veckor.

Trots sänkt stålproduktion förväntar vi oss en god höstmarknad även om vårens fraktrater knappast kommer att upprepas.

Fraktexempel: Gulf/Ara spannmål Panmax USD 16
HR/Japan kol Panmax USD 24

Reefers

There is presently relatively little demand for tonnage on the reefer market. However, the situation is definitely better than normal for this time of year.

One bright spot is the continued strong demand for tonnage for the transportation of cars over the Atlantic and Pacific.

The typhoon Allen has caused considerable damage to banana plantations in the West Indies, and it is difficult to foresee the effects that this will have on the market. At best, the reduction in quantities will be replaced by bananas from Ecuador and Central America which would mean an increased demand for transportation.

The transportation of potatoes from Europe and Canada to South America is now commanding rates somewhat above those of last year.

Tanker

In our latest report we raised the question of whether the high stocks of oil world-wide would be reduced during this summer and thereby decrease the demand for tanker tonnage. The answer is that the stocks remained unchanged, but nevertheless the demand for tonnage de-

creased, due to a worldwide decrease in oil consumption.

If the decrease in consumption is permanent, what is the reason? Could it be that the efforts of energy saving which were initiated by the crisis 1973-74 are now showing results, or has the price of oil reached such a high level that the economics of decreased oil consumption only now show their effects.

Due to the decreased demand the tanker market has seen a drop in all loading areas. It is mainly the midsized tonnage that has suffered, and 85,000 tons has been paid as little as WS 35 for a voyage Med/USA. In West Africa rates are generally 15—20 WS points higher, but there the supply of cargoes is more uncertain. The already very low market for VLCC's has not changed very much. 250,000 tons is being paid WS 23—24, 415,000 tons WS 16 for a voyage AG/West.

However, the low rate levels seem to have speeded up the scrapping activities.

Dry Cargo

The market has shown a certain seasonal

adjustment during June/July. At the time of writing, however, there are signs of improvement as the vacations are coming to an end.

The lower level of the world economy has consequently not affected the rates to a greater extent mainly due to:

- 1) A continuously active grain market particularly consecutive voyages in Pacific starting autumn 1980 over whole 1981. The Soviet charterers have not redelivered much tonnage and are expected to import same quantities as hitherto.
- 2) Labour strikes in coal loading ports in Australia are occupying tonnage and causing increased shipments from Hampton Roads to Japan. Waiting time in Hampton Roads presently 3 weeks.

Despite reduced steel production we forecast a good market in the autumn though we will hardly see the "highlights" of rates of the spring 1980.

Examples of present rate levels: Gulf/ARA grain Panmax USD 16
HR/Japan coal Panmax USD 24

Freight Market Week 33

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 21



San Blas (1955–1964)

Kylmotorfartyg, byggt 1955 vid
Ekensbergs Varv AB, Stockholm.
Tonnage: 5885 brt, 3271 nrt,
5625 tdw.

Levererades den 16 november 1955 till Rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm och döptes till *San Blas*.

Fartyget har gjorts känt genom Povel Ramel, som företog en resa med

fartyget till Västindien och skrev sången "Måste vägen till Curacao gynga så".

1964, april, försåld till Sovjetunionen och omnamnad till *Olu-torka*.

Ännu i trafik.

Zelma Salén (1954–1963)

Tankmotorfartyg, byggt 1952 vid
AB Öresundsvarvet, Landskrona.
Tonnage: 10224 brt, 5967 nrt,
15855 tdw.
Reg.nr.: 9373.

Byggdes för Rederi AB Dalen (Otto Kihlström), Göteborg och levererades den 6 oktober 1952 med namnet *Bellina*.

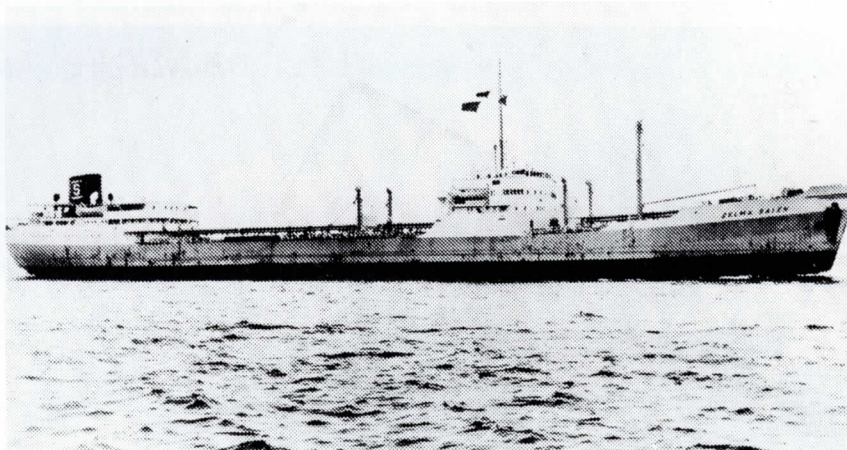
1954, aug., inköpt för 12,5 mkr av Rederi AB Pulp (Sven Salén), Stockholm och omdöpt till *Zelma Salén*.

1956, okt., överförd på Salénrederierna AB, Stockholm.

1963, april, avyttrades fartyget för 105.000 pund till skeppsredare John S. Latsis. Piræus, Grekland och omdöptes till *Pol*.

1971, oktober, såld till Galaxy Shipping and Trading Corp., Piræus. Behöll namnet *Pol*.

1973, februari, såld till Apollo Shipping Co. Inc. Panama, omdöpt till *Apollo II*.



1974, såldes till köpare på Taiwan för nedskrotning efter diverse maskinhaverier. Bogserades den 21 mars 1974 från Singapore Roads. Emellertid ändrades destinationen och den 4 april anlände *Apollo II* till Hong Kong, där hon lades upp.

Bogserades åter den 6 augusti 1974 av mb Perkin till Kaok-siung, men 10 aug. strandade *Apollo II* på pos 22.48 N och 20.12 E strax norr om Kaok-siung. Flottogs åter den 2 september kl 11.05.

Mexiko-besök hos Kyl och Torrlast



Med anledning av Saléns ökande kyltrafik mellan Mexikos västkust och Fjärran Östern besöktes i början av juni SRS och Torrlast av två representanter från Mextrans i Mexico City, som är Kyls agent. Under det tre dagar långa besöket diskuterades såväl expansions-

möjligheter inom existerande trafik som potentiella möjligheter för andra trader, t ex Mexiko-Europa.

Från Ingvar Fristam och Peter Lyth, Torrlast, Keizo Nakamura och José Ruelas Castelo, Mextrans, samt Dennis Wallén, Kyl.

Kung Ingemar hos Saléns



När Ingemar Stenmark och SKF tidigare i sommar presenterade en ny skidbindning på Saléns ägde en fullkomlig anstormning av journalister och fotografer rum. Salén-Nytts egen sportfotograf valde att föreviga tillfället från en något annorlunda vinkel och då blev

resultatet det här. Till höger sitter, som säkert alla ser, slalomkungen himself och framför honom på bordet ligger skidan med den bindning som han och SKF nästa år skall börja marknadsföra i såväl öst som väst.

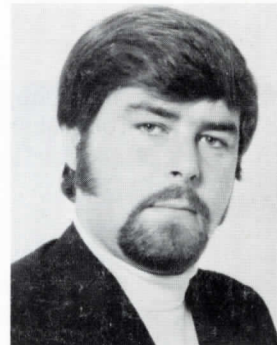
Reefer and Dry Cargo host Mexican visitors

As a result of Salén's increasing reefer traffic between the west coast of Mexico and the Far East, two representatives of Mextrans, Salén Reefer Services' (SRS) agents in Mexico City, visited SRS and Salén Dry Cargo in the beginning of June. The possibilities of expanding existing traffic and developing other routes, such as Mexico-Europe, were discussed.

From left to right: Ingvar Fristam and Peter Lyth, Dry Cargo; Keizo Nakamura and José Ruelas Castelo, Mextrans; and Dennis Wallén, SRS.

Dödsfall

Telegrafist Erik Grundsten, Stockholm, avled den 1 augusti på sjukhus i St. Helena, dit han förts efter att ha insjuknat ombord t/t Sea Saga på resa mellan Cape Town och Rotterdam. Erik Grundsten var 38 år gammal. Han anställdes i Salénrederierna 1967.



Erik Grundsten

Motorman Lars-Olov Nilsson, Göteborg, avled den 3 juni i en ålder av 43 år. Han hade dagen före sin bortgång mönstrat på m/s Snow Land i Bremerhaven.



Lars-Olov Nilsson

Göran Axell — 25 år i S&W

Vid halvårsskiftet 1977 bytte Salén & Wicander VD. Göran Axell avgick för att förverkliga en länge närd plan att runda av den verksamhet som under 25 års tid hållit honom mer eller mindre fången, för att kunna direkt välja arbetsuppgifter och prioritera annorlunda än vad ledaren för en större bolagsgrupp kan tillåta sig. Han lämnade över VD-skapet till Janne Lundberg, som under ett antal år som Görans assistent vuxit in i flera av det expansiva företags verksamheter.

Nu blev det inte precis så som Göran Axell hade tänkt sig. I stället återfanns han någon månad senare hos moderbolaget på Styrmansgatan, där han trädde in i Saléninvests direktion, senare som vice VD. Helst hade han omedelbart inlett sin gradvisa avtrappning av sina åtaganden men känslan för Saléns och lojaliteten mot företaget gjorde att han ställde upp. Så följde ytterligare tre spännande år fram till bolagsstämman i våras, under vilka han i direktionen ansvarade för flera betydelsefulla verksamhetsområden. Han var styrelseordförande i Salén Technologies, Salén & Wicander, Toyota och Wiklunds och var VD i Salén Energy. Dessutom fick han rikliga tillfällen att odla sin gamla klockarkärlek till flyget i sin egenskap av styrelseledamot i Cargolux. Även fortsättningsvis kommer han att sitta i styrelsen för Salén & Wicander, Saltech, Salén Energy och Cargolux.

Flyg i alla former har i hög grad intresserat Göran Axell och följt honom genom åren. Hans flygtekniska kunnande var också den ursprungliga orsaken till att han kom till Saléns. "Pippi" Wicander, som tillsammans med Sven Salén startat agenturföretaget Salén & Wicander, fick ögonen på den unge forskningsingenjören vid Flyg-



tekniska Försöksanstalten och erbjöd honom på stående fot att ta hand om flygavdelningen på S&W — då ännu en högst obetydlig aktivitet med två anställda, några hundra tusen kronors omsättning men med en oslagbar produkt: Rolls Royce flygmotorer! Göran behövde inte fundera länge för att acceptera erbjudandet och i mars 1952 satte han sig för första gången tillrätta på kontoret på Styrmansgatan i Stockholm.

Sedan började Salén & Wicanders spännande utveckling. De tre medarbetarna blev snart fler, Rolls-agenturen kompletterades snart med flera andra — bilar, flygplan, helikoptrar, marin utrustning och tusen andra saker. På 60-talet blev egen produktutveckling väsentlig och mot slutet blev fraktflyg och energi tunga element. Det lilla företaget hade på styvt 25 år vuxit till en koncern med 500 anställda och en betydande omsättning. De redovisade rörelseresultaten har det sannerligen aldrig varit något att anmärka på.

Under 70-talet blev Salén & Wicanders verksamhet så mångsidig att den 1977 fick lov att delas upp i fyra olika

grupper vilka lades direkt under Saléninvest. Därigenom gavs de ökad tyngd och självständighet. De fyra huvudbolagen var i första hand Salén & Wicander med alla dess verksamheter samt Toyota, Salén Energy och Cargolux.

Göran har skapat och byggt upp åtskilliga företag som vuxit från obetydlig början till respektabel storlek — många av dem växer fortfarande. Uppslagen har skapats genom hans aptit på nya intryck och intresse för allt han kommer i beröring med: teknik, samhällsutveckling, idéer, länder, människor i ett rörligt, mångfacetterat och personligt mönster där de olika inslagen samverkat och passerat ihop.

En oundgänglig förutsättning för den som skall bygga upp en organisation är människointresset. Göran har känt för och med sin personal, noga rekryterat sina medarbetare, tränat och utvecklat dem genom en avvägd blandning av fast detaljkontroll och självständigt ansvar och beslutsfattande. Den som lyckats med en uppgift har kunnat räkna med generöst erkännande i lämpliga former, den som till äventyrs någon gång fattat ett mindre lyckat beslut har lika säkert kunnat räkna med både ett mycket klart och uppriktigt besked mellan fyra ögon om vad han borde ha gjort och en total diskretion eller vid behov ett absolut avväjande försvar utåt.

Då vårt liv "bäst varit haver så haver det möda och arbete varit". Göran har hunnit och orkat med mer än de flesta av möda och arbete men han har också under tiden lyckats att ha roligt och få personalen att känna arbetet och uppgifterna roliga och så skapat en anda som leder till goda prestationer och resultat.

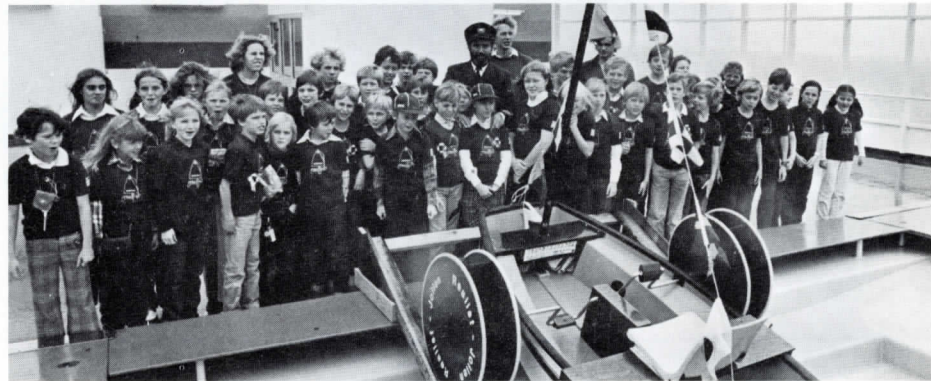
Sven H Salén

Sveriges första seglingssimulator för optimistjollar

— Problemen är stora när det gäller att ge seglarundervisning i vårt land till följd av den korta sommaren, sa sjökapten Sune Dahlström, Tor Line, när han nyligen i Skintebo demonstrerade Sveriges första seglingssimulator för optimistjollar. Simulatoren kan användas året runt både inom- och utomhus.

Efter ett år av funderingar och tester, har vi på Skintebo seglarskola konstruerat en seglingssimulator av ett slag som, såvitt vi känner till, inte tidigare presenterats. Med simulatoren kan eleven lära sig den viktiga koordineringen roder/skotning, samtidigt som man kan lära ut begreppen styrbord/babord och alla de övriga elementära segelmomenten.

Sune Dahlström hoppas att detta nya hjälpmedel skall bli en god hjälp för



Kapten Dahlström i kretsen av unga seglingsentusiaster från Skintebo seglarskola.

nybörjaren vid inlärandet av seglingens ABC.

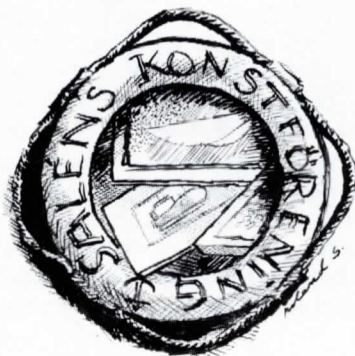
Dahlström påpekar att seglingssimulatoren givetvis med fördel kan användas i inomhuslokaler som t ex gymnastik-

salar, simhallar, sporthallar etc. Vinterhalvåret kan på så vis användas för att förlänga vår alltför korta seglings-säsong.

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.

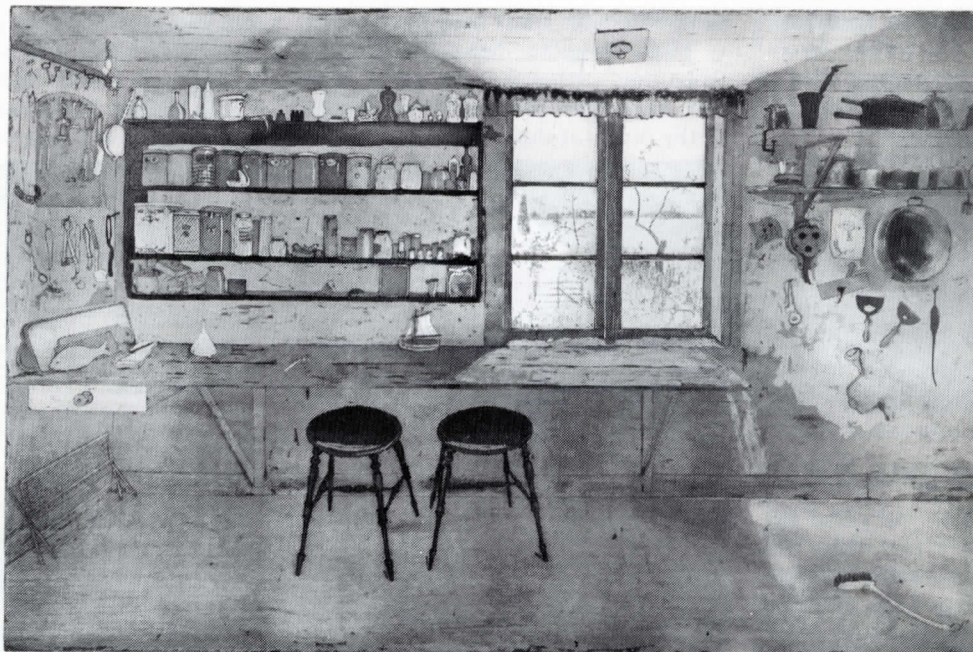
Salén News is published every even-numbered month in about 7.500 copies. Half of them are distributed to employees and their families and half to external recipients. Contributions to Salén News are gratefully appreciated.



I mitten av augusti var det ny dragning i konstlotteriet. Det utlottade konstverket är en akvatintetsning av den unge konstnären Mikael Wahrby. Vinnaren kommer att meddelas direkt.

Under sommaren har det varit stiltje på konstfronten, men i nästa nummer av Salén-Nytt kommer vi med nyheter om höstens aktiviteter — inte minst om Konstföreningens stora höstutlottning för dem som ej tidigare vunnit något.

Mikael Wahrby är född i Stockholm 1952, har studerat vid Konsthögskolans grafikskola och haft separatutställningar i Stockholm och Malmö. Han är representerad i ett flertal muséer, bl a Nationalmuseum. Ovanstående konstverk inköptes av Saléns Konstförening på Grafiktriennalen 1980 på Liljevalchs i Stockholm.



Mikael Wahrby: I Köket, etsning akvatint

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 _____ 4-80