

Salén-Nytt



”...vi möter framtiden med tillförsikt...”

Under det gångna året har företaget ytterligare kunnat konsolidera sina ställningar. Det uppsving som har noterats i olika marknader har medfört att företagets rörelse på nytt blivit vinstgivande. Ett antal större affärer som genomförts under året har dessutom bidragit till att förstärka vår position inför 80-talet.

Denna förstärkning behövs. Det nya årtiondet inleds med konjunkturförsvagning inom många viktiga marknader och osäkerheten inför framtiden är större än vad den någonsin varit. Vi kommer utan tvivel att sättas på svåra prov. Våra hittills tillämpliga tumregler om tillväxt och utveckling gäller inte längre. Den svenska sjöfarten har fått se sin konkurrenskraft minskad liksom annan svensk exportindustri. Vi får finna oss i att leva under trycket av snabbt skiftande handelsmönster och hårdnande politiska restriktioner, där

den internationella konkurrensen möter oss med ökad slagkraft.

Även om det finns anledning till bekymmer för framtiden så möter vi den nu med tillförsikt efter att ha genomlevt det senare 70-talets svåra krisår. Den lojalitet och beslutsamhet varmed så många i företaget kämpat genom nedgångstiden, är kanske vår viktigaste resurs för framtiden. När vi nu återigen har en sund ekonomisk bas att arbeta från, gäller det att med gemensamma krafter och ökad uppfinningsrikedom visa, att ett svenskt sjöfartsföretag kan hävda sig på världsmarknaderna. Vi tackar alla medarbetare för förnämliga insatser under det gångna året och önskar God Jul och Gott Nytt År.

Sture Ödner

Sven H. Salén Christer Salén

We face the future with confidence

During the past year the Company has been able to consolidate its position further. As a result of the upswing noted in various markets, Company operations have again become profitable. A number of major transactions carried through during the year have contributed additionally towards strengthening our position as we move further into the Eighties.

This strengthening is necessary. The new decade opened with a decline in business activity in many important markets, and uncertainty about the future is greater now than ever before. We will undoubtedly be severely tested. Our rules of thumb for growth and development, which have been serviceable up to now, are no longer valid. In common with other Swedish export industries, the Swedish shipping industry has seen its competitive strength reduced. We have to resign ourselves to living under the pressure of rapidly changing commercial patterns, hardening political restrictions, and increasingly powerful international competition.

Even if there is reason for concern about the future, we face it nonetheless with assurance, after having survived the severe crises of the late Seventies. The loyalty and resolution with which so many individuals in the Company struggled through the recession period possibly constitute our most important resource for the future. Today, when we once again have a sound financial foundation on which to build, it is necessary to demonstrate through joint effort and greater ingenuity that a Swedish shipping company can hold its own in world markets.

We wish to thank all our fellow workers for their outstanding efforts during the past year. Merry Christmas and Happy New Year.

Sven H. Salén Sture Ödner Christer Salén

JUL OMBORD

*De seglande skepp på sjö och hav
gingo den väg, som vinden gav.
Gingo i storm, i passaders frid
under seglens buktande pyramid.*

*Färden blir lång och världen stor,
när i julkväll längtan i hjärtat bor.
Drömmar till julljus och vinter går
till hem, som är borta i mil och år.*

*Nu är fartygen snabba. Passadens sång
höres ej mer för motorernas gång.
Snabbt ila milen i kölvattnet bort.
Allting är nära. Lång väg är kort.*

*Allting är nära, men borta ändå,
när julens stjärnor på himlen stå.
När man längtar till julsnö och orgelsång,
känns vägen till hem och lycka lång.*

Verner Klintbacke
f d befälhavare i Saléns

Omslagsbilden

Sessan Tor Lines nya passagerarfärja Kronprinsessan Victoria döptes den 15 oktober på Arendalsvarvet av drottning Silvia. Färjan representerar i flera avseenden ett nytänkande inom färjesjöfarten. Exempelvis har hon en elegant teaterscen på däck 7 med salong för 600 sittande gäster. 800 passagerare kommer att kunna äta samtidigt ombord. Mer om Kronprinsessan Victoria står att läsa på sidan 10.

Foto: Skandinaviska Bildbyrå



Cover picture

Sessan Tor Line's new passenger ferry, Kronprinsessan Victoria, was christened on October 15 by Queen Silvia of Sweden. In many respects the vessel represents a new concept in ferry shipping. It has, for example, an elegant theater on deck 7, with an auditorium for 600 seated guests. Eight hundred passengers at a time will be able to dine on board. Further information about the Kronprinsessan Victoria is provided on page 10. (Cover photo: Skandinaviska Bildbyrå.)

Saléns största bulkfartyg döpt

Den 14 november döptes Salén Dry Cargo's senaste nyförvärv, 109.000-tonnaren Northern Gale, som byggts vid Astano i El Ferrol i norra Spanien. Hon avgick i slutet av november på sin första resa till US Gulf för lastning av spannmål till Kontinenten.

Befälhavare ombord är Lars Johansson, maskinchef Lars Danielsson och ekonomiföreståndare Andreas Weitzel.

Gudmor var Mrs. Judith Ann Gale, maka till Richard Gale, direktör hos H. Clarkson & Co. i London.

Några data om fartyget:

Längd över allt	261,4 m
Längd mellan pp	249,8 m
Bredd, mallad	40,0 m
Dödvikt	109.000 m ton
Djupgående	14,5 m
Huvudmaskineri	20.300 BHP
Fart	15 knop



Gudmor Judith Ann Gale döper Northern Gale

Salén's largest bulker christened

On November 14th Salén Dry Cargo's latest ship was christened Northern Gale at Astano shipyard in Spain. She will shortly leave on her first voyage to US Gulf for loading of grain destined to Europe.

The captain of Northern Gale is Lars Johansson, Lars Danielsson is Chief Engineer and Andreas Weitzel is Chief Steward.

Lady sponsor was Mrs. Judith Ann Gale, wife of Mr. Richard Gale, Director of H. Clarkson & Co., London.

Första provjackningen av Salenergy V

Jack-up-riggen Salenergy V som byggs på Arendalsvarvet är nu så gott som färdig, och i månadsskiftet oktober/november gjordes den första provjackningen.

Varvet har aviserat att leverans skall ske den 5 december. Döpet av Salenergy V äger rum den 10 december och Salén-Nytt återkommer i februari numret om detta.

First test jacking of Salenergy V

The jack-up rig Salenergy V now being built at the Arendal yard is practically finished and at the beginning of November the first test jacking was carried out.

The yard has announced delivery on December 5th and on December 10th the name-giving ceremony will take place. Salén-Nytt will give a report on this in the February issue.



14 milj ton för DISTRIGAZ

I början av året ingick Salén Tanker AB ett flerårsavtal med belgiska DISTRIGAZ S.A. avseende råoljeskeppningar från Ras Tanura till Rotterdam, varifrån oljan distribueras via pipelines till belgiska konsumenter. Ett 10-tal resor har nu utförts. Ett av de regelbundna mötena för genomgång och uppföljning av utförda skeppningar hölls under hösten i Stockholm, varvid DISTRIGAZ representerades av E.A. Sportmans, A. Vandenplass och H. de Frel. Från mäklaren för denna affär, Clarkson, London, deltog T. Klima och D. Ladell.

DISTRIGAZ kontrolleras av belgiska staten och har som huvudsaklig verksamhet försörjning och distribution av gas. Som en följd av ändrad policy vad gäller belgisk råoljeimport uppdrogs DISTRIGAZ av staten att även svara för viss oljekontraktering med tillhörande sjötransport, raffinering och distribution.

De skeppningsvillkor som inkluderas i det kontrakt som sålunda ingicks mellan DISTRIGAZ och saudiarabiska Petromin ställde speciella krav på bl a tonnage-flagg, kapacitet och flexibilitet. Våra hittillsvarande erfarenheter och relationer med DISTRIGAZ bekräftar att såväl befraktare som redare har funnit rätt partner i denna affär.

Kontraktet som inkluderar totalt ca 14 miljoner ton och löper från maj 1980 till december 1982, innebär ett värdefullt sysselsättningstillskott för våra största enheter.



A model of the type of vessel which DISTRIGAZ has under contract is examined by (from left) G. Lindbergh, D. Ladell, S.O. Brunstedt, A. Vandenplass, H. de Frel, E. Sportmans, B. Lindfors, T. Klima (partly obscured), C. Dybeck, J. Dahlberg and K-E Ström.

Från G. Lindbergh, D. Ladell, S.O. Brunstedt, A. Vandenplass, H. de Frel, E. Sportmans, B. Lindfors, T. Klima (delvis skymd), C. Dybeck, J. Dahlberg och K-E Ström. Föremålet för herrarnas uppmärksamhet är en modell av den fartygstyp som seglar under kontraktet med DISTRIGAZ.

Oil transport agreement working well

The oil transport agreement which Salén Tanker AB signed with DISTRIGAZ S.A. this year is working out well for charterers and shippers alike. Regular meetings are held in order to review and follow up completed shipments. At the autumn meeting in Stockholm, DISTRIGAZ was represented by E.A. Sportmans, A. Vandenplass and H. de Frel. The brokerage company handling the transaction, Clarkson, of London, was represented by T. Klima and D. Ladell.

Since the contract was signed at the beginning of 1980, Salén Tanker has carried out more than 10 oil transports from Ras Tanura in Saudi Arabia to Rotterdam, whence the oil is distributed via pipelines to consumers in Belgium. The agreement, involving approximately 14 million tons of crude oil, runs from May 1980 to December 1982 and represents a substantial boost in employment for our largest vessels.

DISTRIGAZ, controlled by the Belgian government, has as its primary activity the supply and distribution of gas. As a result of a change in policy on Belgian imports of crude oil, DISTRIGAZ has also been commissioned by the Government to answer for certain contract negotiations and related matters pertaining to the ocean transport, refining and distribution of oil.

The subsequent oil contract between DISTRIGAZ and Petromin of Saudi Arabia contains a number of specific provisions regarding tonnages by flag, capacity and flexibility. Salén's experiences and relationships to date with DISTRIGAZ confirm that with regard to this transaction, both the charterers and the shippers have found a satisfactory partner.



För storartad uppvaktning på min 60-årsdag i form av gåvor, blommor, telegram och vänliga ord tackar jag varmt!

"I wish to express my warmest thanks for all the kind greetings, gifts, flowers and telegrams that made my 60th birthday such a memorable one."

Henrik Salén

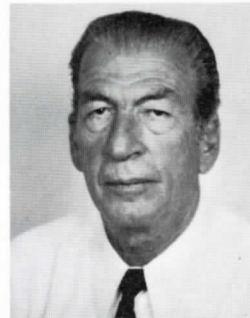
Rekordlast i Winter Sea

Den största lasten av vindruvor någonsin i ett och samma fartyg, 3.879 ton, lastades i början av augusti ombord Winter Sea i Limassol på Cypern för att skeppas till England.

Vid en presskonferens i samband med lastningen sa Mr. Stamatis D. Mavropoulos, VD för Stamatis D. Mavropoulos & Sons Ltd., bl a att Saléns genom sina moderna fartyg har bidragit till att hjälpa vindruvsindustrin på Cypern att bli konkurrenskraftig. Han framhöll

att Saléns Winterfartyg lämpar sig synnerligen väl för denna typ av last och är en garanti för att vindruvorna anländer i perfekt skick.

Stamatis D. Mavropoulos & Sons Ltd. är Cyperns största exportör av vindruvor till England och andra europeiska länder. Totalt uppgick Cyperns sjöburna export av vindruvor 1980 till ca 15.000 ton och denna kvantitet skeppades uteslutande med Saléns fartyg.



Mr. Stamatis D. Mavropoulos



Invägning av vindruvorna innan de förpackas



3.879 ton vindruvor anländer till Winter Sea med lastbilar

Winter Sea fick press i Colombia

Mycket uppmärksammas blev Winter Sea nyligen då hon lastade fryst kött i Baranquilla, Colombia. Två av de största tidningarna hade förstasidesartiklar med bilder från evenemanget. Colombianerna är intresserade av vårt toppmoderna tonnage och således besökte landets jordbruksminister, Senor

Gustavo Dáger Chadid, Winter Sea med en regeringskommission, vars målsättning är att öka colombiansk export av jordbruksprodukter. Kapten Bertil Crafoord, som sändt oss bilden, framhöll påpassligt hur väl våra Winter-fartyg lämpar sig för Colombias transportprogram.



Kapten Bertil Crafoord informerar den colombianske jordbruksministern om Saléns moderna tonnage.

Winter Sea carries record cargo

The largest cargo of grapes ever in one and the same ship — 3,879 tons — was loaded in August on board Winter Sea in Limassol, Cyprus, for shipment to England.

At a press conference on the occasion of loading, Stamatis D. Mavropoulos, managing director of Stamatis D. Mavropoulos & Sons Ltd., said that Salén, with its modern ships, had shared in helping the Cyprus grape industry to become competitive. He stated that Salén's Winter ships are especially well suited to this type of cargo and that they are guarantee that the grapes would arrive in perfect condition.

Stamatis D. Mavropoulos & Sons Ltd. is Cyprus's largest exporter of grapes to Britain and other European countries. In 1980, Cyprus's seaborne exports of grapes amounted to about 15,000 tons — all of which was shipped exclusively by the Salén fleet.

Winter Sea makes news

Winter Sea made news recently when it took on a load of deep-frozen meat in Baranquilla, Colombia. Two of the biggest Colombian newspapers carried front-page articles, with photographs, of the event.

Colombia is interested in our ultramodern tonnage. Accordingly, Señor Gustavo Dáger Chadid, the Colombian Minister of Agriculture, accompanied by a Government commission whose aim is to increase the country's agricultural exports, paid a visit to Winter Sea.

Captain Bertil Crafoord, who sent us the photograph, took the opportunity of pointing out how well suited our Winter ships are to Colombia's transport program.

Captain Bertil Crafoord informs the Colombian Minister of Agriculture about Salén's modern tonnage.

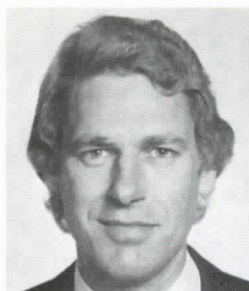
Fartygsdrift

Då Kaj Janérus vid årsskiftet tillträder sin tjänst som generaldirektör i Sjöfartsverket kommer Hans G Forsberg att tills vidare överta befattningen som chef för Fartygsdrift.

Fartygsdrifts chefer presenteras nedan.



Hans G. Forsberg
Chef Fartygsdrift,
vice VD Saléninvest



Sten-Crister Forsberg
Chef Driftteknik och
stf chef Fartygsdrift



Berndt Lindoff
Driftschef Salén Reefer
Services



Arne Gellermark
Driftschef Salén Dry
Cargo



Stig Svensson
Driftschef
Salén Tanker



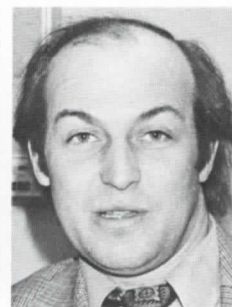
Billy Fransson
Chef Sjöpersonal



Lars-Eric Cronberg
Chef Ekonomi



Bengt Rydberg
Chef Inköp



Roland Soldan
Chef Reservdelsinköp
och Centralförråd

Från mässuppassare till generaldirektör

Kaj Janérus lämnar vid jul Saléns för att i januari 1981 tillträda som generaldirektör i Sjöfartsverket. Därmed skrivs ett stycke sjöfartshistoria, eftersom det är första gången en yrkessjöman blir chef för detta viktiga ämbetsverk.

Kaj Janérus är bleking. Som 16-åring gick han till sjöss, först som mässuppassare och sedan som jungman i 800-tonnaren s/s Manfred av Verkebeck, byggd år 1909. Efter flera års däckstjänst tog han 1956 styrmansexamen i Göteborg och året därpå sjökaptensexamen vid samma skola. Efter fem år som styrman med början i Saléns kylfartyg Carib och San Blas tog han steget iland och blev skeppningschef vid Mörrums Bruk. Två år senare inledde han en 10-årig karriär på Sveriges Redareförening. I de många arbetsuppgifterna ingick att kritiskt granska Sjöfartsverkets petita, att arbeta fram synpunkter på Sjöfartsverkets organisation och att leda Redareföreningens förhandlingsdelegation. Allt detta gav honom en rik fond av erfarenheter som han kommer att kunna dra nytta av i sitt nya ämbete.

På liknande sätt kommer han att kunna utnyttja erfarenheterna från sina fem år på Saléns, först som sjöpersonalchef och sedermera som chef för Fartygsdrift.

När Kaj Janérus kom till Saléns 1975 befann sig företaget i en besvärlig situation. Luften hade gått ur tankmarknaden och många fartyg hade lagts upp. Ingen omedelbar ljusning syntes. — Läget var bekymmersamt och innebar svåra avvägningar och beslut snart sagt varje dag, säger Kaj. Under ett par års



Kaj Janérus

tid blev vi tvungna att säga upp flera hundra av våra anställda, många av dem unga och med goda meriter, andra äldre med mångårig tjänst i rederiet och med Salén-känsla i blodet. Det var en svår period.

— Lyckligtvis har de flesta av dem senare fått nya anställningar till sjöss eller iland. En del utlandstjänster har kunnat förmedlas av oss själva.

Saléns har därefter inte behövt säga upp personal på lång tid och Kaj Janérus ser betydligt ljusare på beföringsmöjligheterna för sjöbefäl idag. — Ett problem är det dock att övertyga våra sjöanställda att så är fallet. Tidigare reducering av antalet fartyg och anställda och propaganda i viss press har skapat en osäkerhetskänsla hos många.

Det höga svenska kostnadsläget — "den svenska sjukan" — bekymrar i högsta grad Kaj Janérus. Besättningsarnas storlek har 1975 — 1979 minskat

med 1/4, men ändå befinner vi oss långt från våra konkurrenters kostnadslägen.

— Det är olyckligt att vi inte lyckats skapa ett förtroendefullt samarbete med fackförbunden och kunnat komma överens om former för utlandsetablering. Hade vi gjort det, skulle många jobb ha kunnat räddas, till fördel för alla parter.

Det svenska skattesystemet är en annan företeelse som ställer till bekymmer för sjöfarten. — En effekt av de höga marginalskatterna är att vi nu noterat en viss ovilja bland vår sjöpersonal att acceptera befordringar som medför större ansvar men ack så liten nettohöjning av lönen. Samma sak gäller oviljan att arbeta övertid och ta ut den i form av kontant ersättning. — Därför ser jag personligen mycket positivt på ekonomiministerns förslag att befria övertid från statsskatt, säger Kaj Janérus.

I ett "Söndagsporträtt" i Göteborgs-Posten gav den välkände sjöfartsjournalisten Lars Lindegårdh nyligen följande karakteristik av Kaj Janérus:

"En mer informell blivande generaldirektör är svår att hitta. Man har en känsla av att denna informalitet kan behövas på verket i Norrköping, där byråkratiskt trassel lär ha ställt till en hel del. Blekingen Kaj är typen för en genuin sjöman: rejäl, resolut men också med hårda nypor om det behövs."

Vi som lärt känna Kaj under hans fem år på Saléns instämmer gärna i detta. Vi önskar mässuppassaren som blev generaldirektör all lycka under hans kommande sex år i Sjöfartsverket.

G.E.

Holländska kylhuset färdigt



Från högsjötårlare pågår lossning av fisk till kylhuset. För att bereda mer plats framför kylhuset kommer kajen att förlängas åt vänster och ro/ro-rampen att flyttas till annan plats inom hamnen. Direkt till kylhusets baksida ansluter järn- och landsväg.

Salén-Nytt berättade tidigare i år att SRS deltar i ytterligare ett kylhusprojekt. Det nya kylhuset är beläget i den nordholländska hamnen Eemshaven och levererades den 25 september till Sealane Coldstorage BV, där Salén ingår som delägare.

Kylhuset är godkänt för förvaring av såväl frysta som kylda produkter enligt EGs normer och hela konstruktionen är kontrollerad och klassad av Lloyds. Det operativa temperaturregistret ligger mellan +12 och -30°C. Kylhuset är indelat i 3 kamrar om ca 8.000 m³ vardera och vilka kan inställas för skilda temperaturförhållanden. Varje kammare kan nås via en 13.500 m³ stor luftsluss. Luftslussen kan även fungera som för-

varingsutrymme eller hanterings/sorteringsutrymme innan produkten förs vidare in i kylkammare eller till utleverans.

Kylhusområdet har status som frihandelsområde och verksamheten hade inte mer än startat förrän det visade sig att detta var en fördel. Fryst fisk levereras direkt från trålare och efter en tids lagring skeppas fisken vidare till annat land. Kylhuset är närmast idealiskt för denna typ av operation genom att det är byggt endast 25 m från kajen. Dessutom når fartygen kylhuskajen efter ett mycket kort anlöp utan att behöva genomföra t.ex. tidsödande slussning. Hamnens djup är tillräckligt även för de största kylbåtarna i SRS flotta.

Företagets namn, Sealane Coldstorage, associerar till de nära förbipasserande nord- och sydgående sjölederna, ävensom närheten till Europas stora marknader.

Hanteringen är fullständigt palletiserad och laster som inkommer lösstuvade blir omedelbart transformerade till enhetslaster och placerade på pall.

Det är med tillfredsställelse SRS kan introducera kylhuset och är övertygade om att kunderna kommer att uppskatta de fördelar som en pallhantering genom kylhuset medför.

Cold storage depot completed in Netherlands

As Salén-Nytt reported earlier this year, Salén Reefer Services (SRS) is participating in still another cold storage depot project. The new facility, which has now been completed, is located in the port Eemshaven in the north of The Netherlands.

The depot meets European Economic Community standards for the storage of frozen and refrigerated products and has been inspected and rated in its entirety by Lloyds of London. The operating temperatures scale ranges between +12° and -30° F. Storage capacity totals 900,000 cubic feet, with an airlock volume of approximately 475,000 cubic feet.

Since the depot is located in an area classified as a free trade zone, frozen fish, for example, can be delivered directly to it from trawlers. After a period of storage, the fish are transhipped to other countries. The depot is ideally suited for this type of operation, as it is situated only 25 meters from the quay. Furthermore, vessels can moor at the depot quay after a very brief port call, as no time-consuming passage through locks is required. The harbour is deep enough to accommodate the largest vessels in the SRS fleet.

The company's name — Sealane Coldstorage — connotes its proximity to the

nearby north- and southbound sea channels and to the major markets of Europe.

Internal cargo handling procedures at the depot are based on the pallet system. Incoming bulk cargoes are broken down immediately into uniform loads in order to facilitate efficient and rapid handling.

*Caption:
Fish are unloaded from ocean-going trawlers for delivery to the cold storage depot.*

Potatis från Belgien till Argentina

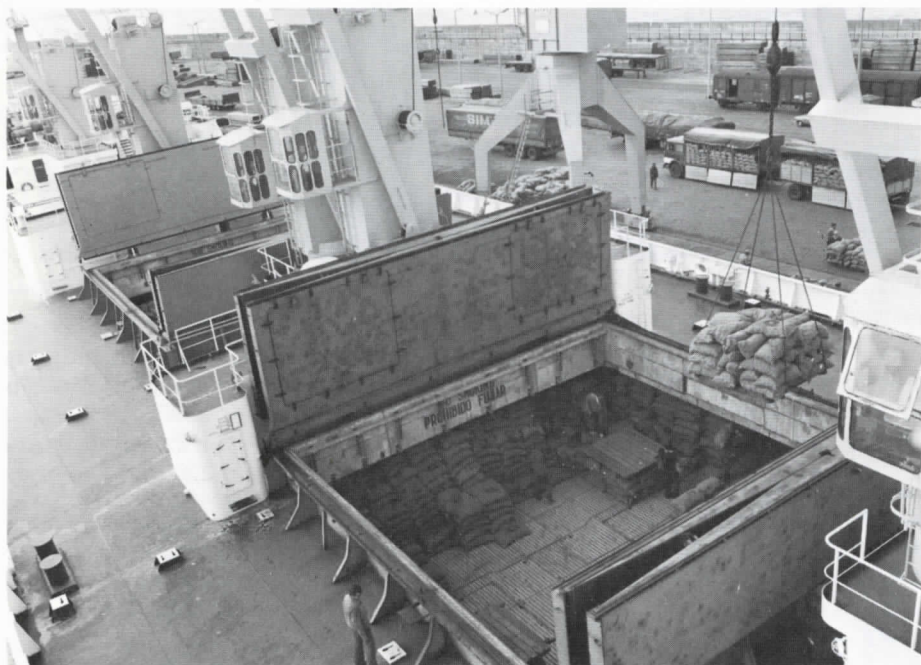
Den transatlantiska potatismarknaden har varit aktiv denna säsong. Förutom de normala kvantiteterna sätt-potatis skeppas under hösten fram till årets slut matpotatis från Kontinenten och Canada. Fraktnivåerna speglar som vanligt lågsäsongsförhållanden men en höjning har ändå kunnat åstadkommas, till ca USD 80/85 för Cont/Plate och ca USD 5/10 för Canada/Plate. SRS utför ett antal skeppningar och Snow Hill lossade i november i Buenos Aires (mottagare Skou) den hittills genom tiderna största enskilda lasten potatis i säckar, 8.773 ton. Avlastare var Omnipotatoes International

som i år levererar ca 46.000 ton av de totalt ca 73.000 tonnen matpotatis som sålts till Argentina på grund av fetslagen egen skörd.

Kvalitetskraven är mycket stränga för både sätt- och matpotatis och kontroller sker både i samband med lastningen och lossningen. All oceantransport sker i kylfartyg under kyla (+5 - +7° C) och med kraftig ventilation, och säckarna tätstuvvas för att förhindra rörelser och sättningar i lasten under resan.

Lastningen av Snow Hill i Zeebrügge (befälhavare under lastningen var Capt. Tinsley och under resan Capt. Lockie)

uppmärksammades av holländsk och belgisk press och avlastarna, direktörerna Binst och Bruwier, arrangerade en mottagning ombord för ca 90 personer. Inbjudna var förutom exportörrepresentanter deras mäklare NBK (Nederlandsche Bevrachtungskantor), herr Gerrit Bakker, medlemmar av hamnens olika organ och organisationer. Där fanns även representanter för belgiska jordbruksdepartementet. SRS representant vid tillfället var Arne Sandevärn.



Potatisen levererades vid fartygssidan med 50 truckar per dag under en veckas tid från norra Frankrike, Holland och Belgien.



Fr v Mr. J.P. Binst, Omnipotatoes International, Captain Tinsley, befälhavare under lastningen, Mr. Bruwier, Omnipotatoes International och Mr. P.J. Van Damme, representant för agenten.

Potatoes from Belgium to Argentina

The transatlantic potato trade has been active this season, partly due to the unsuccessful harvest in Argentina. Apart from the normal shipments of seed potatoes, edible potatoes are being shipped to Argentina this autumn and up to the end of the year from the Continent and Canada. Despite the seasonally low freight rates, it was possible to secure higher levels, USD 80 to USD 85 for Continent/River Plate shipments and approximately USD 5 to USD 10 for Canada/River Plate shipments. Salén Reefer Services (SRS) is carrying out a number of shipments. In November, Snow Hill unloaded a record 8,773-ton shipment of bagged potatoes in Buenos Aires, consigned to Skou. The shipper, Omnipotatoes International, is supplying about 46,000 of the approximately 73,000 tons of edible potatoes which Argentina is buying this year.

The quality requirements are stringent for both seed and edible potatoes, and checks are carried out in conjunction with loading and unloading. All sea transport takes place in reefer vessels, at a temperature of 5 to 7° C, with efficient ventilation. The bags are stowed tightly to prevent movement and settling of the cargo during the journey.

The Dutch and the Belgian press featured the loading of Snow Hill. During loading, the officer in command was Captain Tinsley, and at sea, Captain Lockie. The shippers — Directors Binst and Bruwier — arranged a reception onboard ship for about 90 people. Invitations were sent to the exporters, as well as to their agents — NBK (Nederlandsche Bevrachtungskantor) — Mr. Gerrit Bakker and members of the various port authorities and organs. Representatives of the Belgian Ministry of Agriculture

were also present. SRS was represented by Arne Sandevärn.

Potatoes from northern France, The Netherlands and Belgium were delivered to shipside at the rate of 50 truckloads a day during a full week.



Kyl

Marknaden har stärkts under de senaste veckorna och för närvarande råder en stor aktivitet med motsvarande frakthöjningar. Vi räknar med en fortsatt bra marknad för de närmaste veckorna.

Marocko-säsongen har nu startat vilket absorberar en betydande del av kyltonnaget i Atlanten.

Trots mellanösternskrisen har vi ej kunnat märka någon större nedgång i volymerna till detta område. En viss försening i hamnarna uppstår men i stort sett löper trafiken friktionsfritt.

Sysselsättningsläget är gott och väntas så förbli under resten av detta år.

Tank

Produktionsbortfallet av råolja i Iran och Irak p g a kriget har inte drabbat världen fullt så hårt som många beförde. Av de drygt 4 milj. fat om dagen som exporterades från dessa länder kunde 2.0 milj. hänföras till världens överproduktion och 1,5 milj. har ersatts av ökad produktion i framför allt Saudi-Arabi-

en. Men den ökande efterfrågan inför vintern resulterar normalt i en minskning av oljelagren i världen vilket kommer att accentueras ytterligare av Iran/Irak-kriget. Detta får naturligtvis långsiktiga konsekvenser genom låga lager nästa höst och i mån av tillgång på olja bör det då leda till en stark tankmarknad. Rädslan för att Iran/Irak inte skall kunna exportera någon olja p g a en sönderbombad produktionsutrustning tycks överdriven då man nästan varje dag kan notera nya tanklaster med lastning i Iran.

Tankmarknaden i AG har genom kriget delats upp och idag får en 250.000-tonnare omkring 10—15 WS-poäng mer för lastning i Iran än i övriga AG-länder, varav krigsriskförsäkringen beräknas kosta 2—5 WS-poäng beroende på var i Iran lastning sker, samt fartygets kaskovärde. Just nu betalas 250.000 ton WS 36 för en resa AG/West. Aktiviteten i Karibiska Havet är, som man förväntar sig så här års, god, 60.000 ton från Mexikos östkust till US Gulf får t ex WS 200.

Torrlast

Marknaden för Panmax har förbättrats under hösten framför allt i Atlanten men även något i Pacific. Orsaken är främst stockningar i Hampton Roads för kollastande tonnage, som har en väntetid på 4—6 veckor. F n ligger ca 140 fartyg och väntar i detta område. Fraktexempel för Panmax: Kol Hampton Roads-Japan USD 28.50, Grain North Pacific-Japan USD 19.00, Grain US Gulf-Continent USD 21.00, T/C Continent via USA till Japan USD 18.500 per dag.

Resultatet av de förbättrade frakterna på resebasis reduceras dock av de ständigt ökade bunkerpriserna.

The Freight market

Week 47

Reefers

The reefer market has improved during the past few weeks and is presently at a high level of activity resulting in correspondingly increased freight rates. We expect that this situation will continue for the next few weeks.

The Morocco season has started and is absorbing a considerable part of the Atlantic tonnage.

Despite the crisis in the Middle East, we have not experienced any significant decrease in volumes to this area. Certain delays have, however, been experienced, but by and large this traffic is still running smoothly.

Our reefer fleet is presently well employed and we expect this situation to continue for the remainder of this year.

Tanker

The drop in the crude oil production in Irak and Iran due to the war has not hit the world as hard as many feared. Of the approx. 4 mill. barrels per day normally exported from these countries 2 mill. could be seen as over-production of

crude oil in the world and 1.5 mill. are compensated by increased production, mainly from Saudi-Arabia. However, the increased demand caused by the winter which normally results in a decrease in the stocks of oil will be further emphasized by the Iran-Irak war. Consequently this will lead to low stocks next autumn and depending on the availability of crude oil we may then see a good tanker market. The fear of the inability of Iran/Irak to export any crude oil due to a destroyed production equipment seems to be exaggerated, as almost every day there appear on the tanker market new cargoes to be loaded in Iran.

The market in the AG has been affected by the war and today a 250.000 tonner is paid 10—15 WS-points more for loading in Iran than in the other AG countries. This is due to the premium for the war risk insurance which is calculated to 2—5 WS-points depending on where in Iran loading shall take place and the value of the ship. The rate for 250.000 tons is now WS 36 for one voyage AG/West. Otherwise the activity in the Caribbean is good, as expected at this

time of the year, for example 60.000 tons from East Coast of Mexico to US Gulf gets WS 200.

Dry Cargo

The market for Panmax sizes has improved recently particularly in the Atlantic, but also to some extent in the Pacific. The main reason seems to be the current congestion of tonnage loading coal in Hampton Roads, where there is a waiting time of 4—6 weeks. At present about 140 vessels are waiting in this area.

Fixtures for Panmax sizes: Coal Hampton Roads-Japan USD 28.50, Grain North Pacific-Japan USD 19.00, Grain US Gulf-Continent USD 21.00, T/C Continent via USA to Japan USD 18.500 daily.

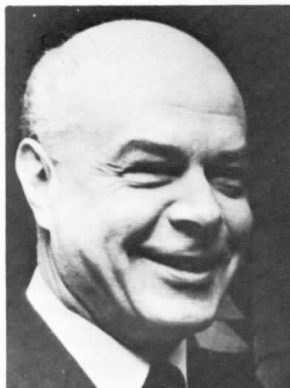
The income from the increased rates on voyage basis is however being reduced by the constantly increasing bunker prices.

VD-skifte i Redareföreningen

Nils Grenander avgick den 22 oktober som verkställande direktör för Sveriges Redareförening och efterträddes av Gunnar Högberg.

Gunnar Högberg är född 1931 och är pol.mag. Han anställdes 1961 i Svenska Arbetsgivareföreningen och var innan han anställdes i Sveriges Redareförening direktör och ställföreträdande förhandlingschef i SAF.

Jur. Dr. Nils Grenander anställdes i Redareföreningen år 1949. Han utnämndes till vice verkställande direktör år 1953 och har varit verkställande direktör i föreningen sedan 1961.



Nils Grenander



Gunnar Högberg.

UNCTAD — What is it?

UNCTAD's Committee of Shipping concluded its ninth session on September 13 in Geneva. The Swedish delegation was led by Under-Secretary of State Bertil Voss. The Swedish Shipowner's Association was represented by Erik Nordström, and Claes-Henrik Zethelius, Saléninvest.

Most persons connected with shipping are likely to be quite familiar with the UNCTAD name. But do many people really know about the activity of the organization in detail or even in broad outline? We at Salén-Nytt had our doubts, and accordingly asked Mr. Zethelius to describe UNCTAD's background, organization and current activity in the field of shipping.

International shipping questions have long been regulated through various conventions concerning such matters as marine safety, conduct in the event of war, treatment of stowaways, and seamen's conditions onboard ship. But, before the creation of the UN Conference on Trade and Development (UNCTAD) in 1964, hardly any serious effort had been made to take up economic and general shipping policy matters at the United Nations. A range of problems are now being brought up for consideration within the framework of the new UNCTAD organization, which has the declared aim of improving the economy of developing countries and facilitating their progress.

A large secretariat, set up within UNCTAD and based in Geneva, drafts guidelines for various measures by which the interests of developing countries can be promoted. Proposals from the secretariat are dealt with later in separate UNCTAD organs. A special Committee of Shipping has also been formed.

Towards the end of the meetings with these committees, one or more resolutions are adopted that urge the parties concerned to take, or to refrain from taking, a certain course of action. Two examples are given:

The United Nations Conference on Trade and Development:

1. Urges the industrialized countries to facilitate the development of developing countries in various ways: for example, by offering especially favorable terms when the developing countries order vessels from shipyards in industrialized countries.

2. Urges international organs and financial institutes to provide support for technical assistance within the shipping sector to developing countries, and to assist in shipping projects, investigation of opportunities for joint ventures, etc.

Four thousand delegates

UNCTAD has held five major meetings since 1964. The most recent, held in Manila in 1979, attracted 4,000 participants. The next conference will be held in Cuba in 1983.

One example of the type of concession that developing countries would like industrialized countries to make is given in the following extract from proposals to the resolution passed by the Group of 77 (which, despite its name, now comprises a larger number of developing countries). The proposal:

"Recommends that for the financing of ship acquisition, international financial institutions should set aside adequate funds to be given on soft loan terms to the moratorium of totally 3 years and a period of repayment of at least 15 years."

Needless to say, the industrialized countries did not accept this recommendation.

UNCTAD code Effective in 1981?

Up to 1978, the Committee of Shipping concentrated mainly on liner traffic. The UNCTAD Code, adopted in 1974, is based on the principle of preference for the tonnage of the exporting/importing country in liner traffic (40%-40%), the remaining 20 percent being left for tonnage from a third country. This Code, covering

a complicated distribution of traffic, will probably become effective in 1981. On the whole, the UNCTAD Code provides great possibilities for governments to intervene in the work of the Liner Conferences.

In 1978, since the discussions of liner traffic were almost complete, attention was focused on matters of open registry (popularly known as sailing under a flag of convenience) and distribution of bulk cargo: dry cargo, oil and reefer cargo.

These questions were discussed in Manila for the first time in 1979, without unanimity being achieved, and particularly not between industrialized and developing countries. Therefore, they were taken up again on the agenda for the Committee of Shipping's meeting in Geneva.

The discussion of open registry ended in a resolution limited to the reminder that the majority of developing countries wish to dispense with the practice in the future and agreement to convene another meeting.

Developing countries demand better access to bulk cargoes

As regards bulk cargoes, it was decided that an expert group would be convened in 1981 to survey any problems that the developing countries might encounter in gaining access to bulk cargoes. The investigation will be confined to iron ore, phosphate and bauxite/aluminium. The expert group will report its findings to the Committee of Shipping in 1982.

Claes-Henrik Zethelius

Polskt besök hos SSAB

I mitten av oktober hade Sven Salén AB (SSAB) celebret besök av Polens ambassadör och hans närmaste medarbetare. SSAB har under senare år framgångsrikt förmedlat ett stort antal såväl nybyggen som andrahandsfartyg med polska statsrederier och varv, hos vilka SSAB åtnjuter ett stort förtroende, något som ovanstående besök torde bära vittnesbörd om.

Från vänster: B. Lidén, VD SSAB, J. Rutkowski, direktör i det polska statsrederiet Polska Zegluga Baltycka, T. Lundeberg, konsul, L. Hartzell, SSAB, P. Cieslar, Polens ambassadör i Sverige, C-H Zethelius, Saléninvest, L. Tyminski, Polens handelsråd, Å. Zaar, SSAB, och B. Bujwid, Polens sjöfartsattaché.

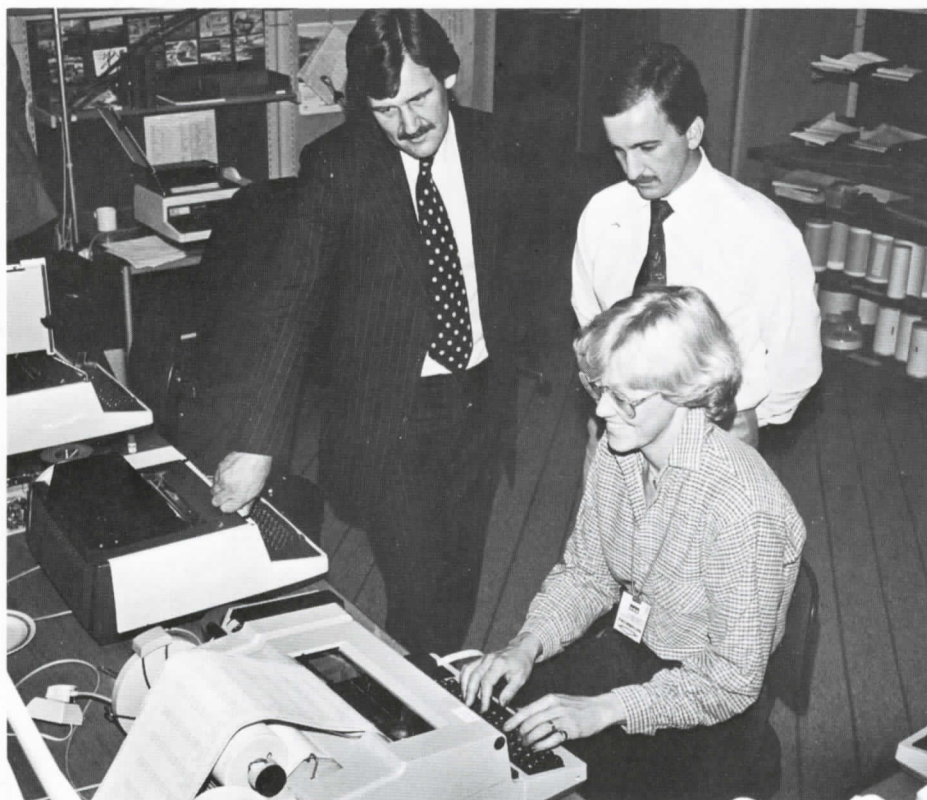


Saléns eget telexnät invigt

Den helt övervägande delen av Saléns korrespondens sker via telex, både inom och utom landet. Speciellt intensiva blir givetvis kontakterna med våra dotterbolag och joint venture-företag utomlands. För att underlätta dessa kommunikationer har ett första försök med direktlinje startats mellan Saléns och Hongkong. Saléns hyr en linje som tills vidare fungerar via en telexterminal placerad hos kylrederiet.

För att ytterligare förbättra telexkommunikationerna installeras sommaren 1981 en kommunikationsdator och redan någon månad därefter tillkommer nya länkar, en mellan Hongkong och Tokyo och en mellan Hongkong och San Francisco, varifrån vi sedan får linjer med våra kontor i Nord-Mellan- och Sydamerika.

Ett mera utförligt reportage om det nya telexnätet och telexdatorn kommer i ett senare nummer av Salén-Nytt.



Eva Röstlund, SRS, "inviger" den nya direktlinjen med Hongkong under överinseende av Richard Sedgwick och Stephen Sole från Cable & Wireless i London, som ansvarat för installationen.

Polish visitors to SSAB

Poland's Ambassador in Sweden, Mr. P. Cieslar, and members of his immediate staff visited Sven Salén AB (SSAB) in the middle of October. During recent years SSAB has successfully mediated a large number of contracts with Polish government-owned shipping companies and shipyards for newbuilding and second-hand ships. The visit can be seen as reflecting the confidence which SSAB enjoys with these organizations.

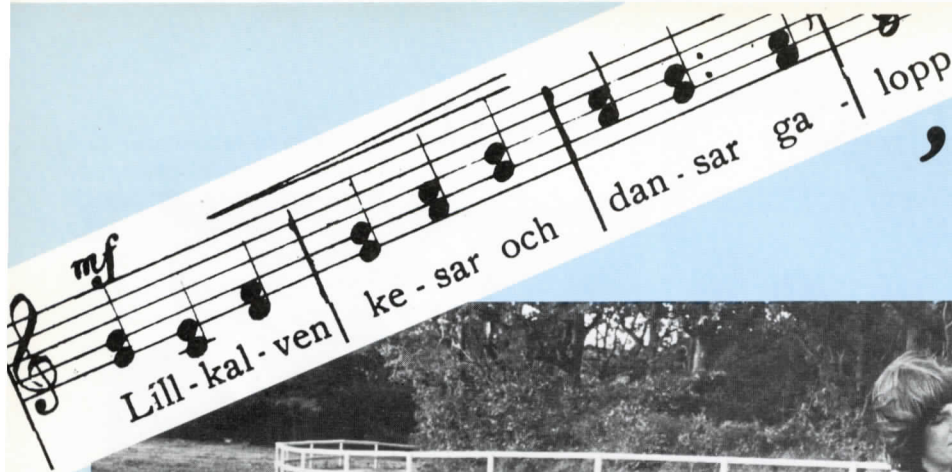
From left: B. Lidén, Managing Director of SSAB, J. Rutkowski, Director of the government-owned Polish shipping company Polska Zegluga Baltycka; T. Lundeberg, Consul; L. Hartzell, SSAB; P. Cieslar, the Polish Ambassador in Sweden; C-H Zethelius, Saléninvest; L. Tyminski, Poland's Commercial Counsellor; Å. Zaar, SSAB; and B. Bujwid, Poland's Naval Attaché.

Salén's own telex network inaugurated

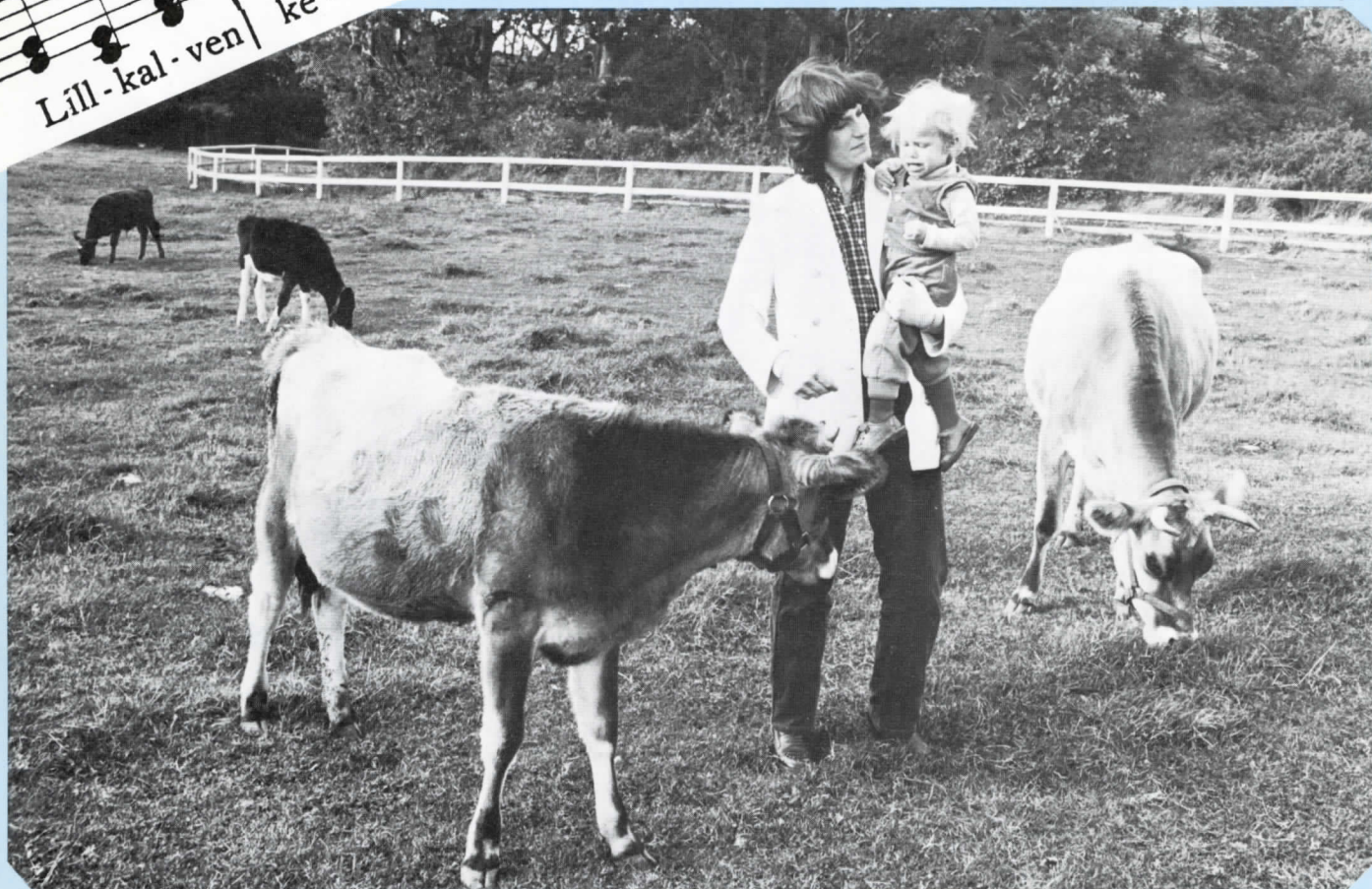
The bulk of Salén's correspondence in Sweden and abroad is conducted via telex. Our contacts with our subsidiaries and joint-venture companies abroad are, of course, intensive. To facilitate these communications, an experimental direct telex line has been opened between Salén's head office in Stockholm and Hong Kong. Salén leases a line which currently functions via a telex terminal in the Salén Reefer Services' office.

In summer 1981, a communication computer will be installed to further improve the telex communications, and about a month or so later new links will be added. One will link Hong Kong and Tokyo and the other will connect Hong Kong and San Francisco, from which location we will subsequently obtain lines to our offices in North, Central and South America.

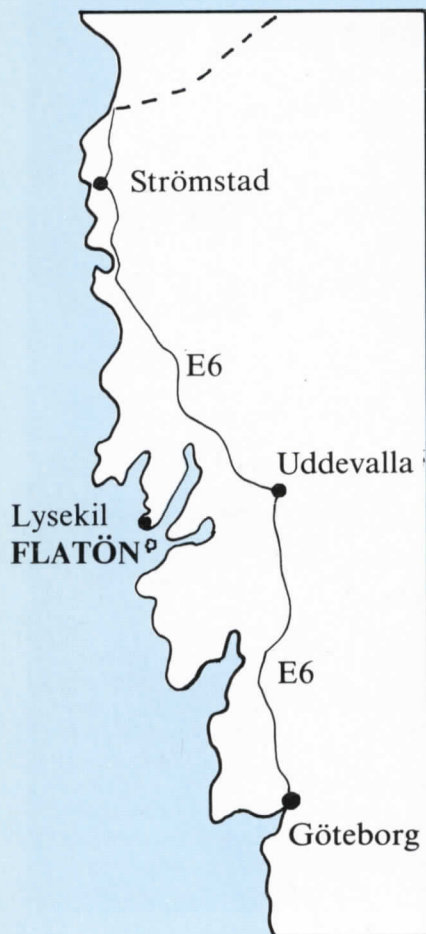
A more detailed report on the new telex network and the telex computer will appear in a future issue of Salén-Nytt.



"Lillkalven



Monica Schönmänn med yngsta dottern Jenny i famnen bekantar sig med granngårdens kor och kalvar.



Huset är byggt i vinkel mot söder med en välansad gräsmatta och planteringar.



Flinks handelsbod – ett självskrivet turistmål för alla besökande.

kesar och dansar galopp...”

”Lillkalven kesar och dansar galopp ...”. Orden känns igen. De är hämtade ur Evert Taubes underbara visa ”Vals på Ängön”, en hyllning till det Bohuslän som den store poeten älskade så högt. För Saléns har Ängön sitt speciella intresse, eftersom det är där Personalstiftelsen har ett av sina många sommarhus till personalens fromma, ett verkligt smultronställe i den mellanbohuslänska skärgården.

Till Ängön tar man sig antingen sjövägen genom en fascinerande skärgård eller landvägen över Orust och Flatön. Man kan även bila E6:an via Uddevalla. Om man väljer att från Göteborg åka landvägen över Orust tar man färjan över Malö strömmar och passerar den idylliska Malön på slingrande vägar. Man fortsätter vidare över en smal broförbindelse till Flatön på vars nordöstra hörn det område ligger som kallas Ängön, men som inte alls är någon ö utan utgör en del av Flatön. Här ligger

Saléns vackra stuga i ett skogsbyrn med utsikt över vattnet.

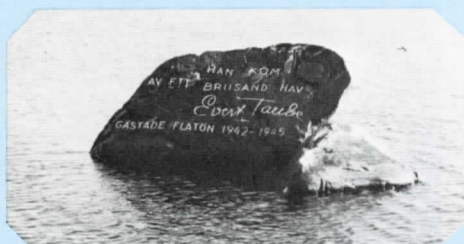
Kommer man sjövägen i egen båt till Ängön passerar man genom Nordströmmarna, som skiljer Flatön från fastlandet och förtöjer vid egen båtplats ett litet stycke från stugan. Båda alternativen erbjuder storartade skönhetsupplevelser.

När Salén-Nytt besökte Flatön en vacker dag i september stod naturen i sina allra skönaste höstfärger, havets vatten var kristallklart och de flesta av öns sommargäster hade rest. Gäster i stugan var familjen Jan Schöнемann från Göteborg, som utnyttjade en sista semestervecka till en avkopplande ledighet innan stugan stängdes för säsongen. Jan är ansvarig för inköp av utrustning för passagerar- och lastfärjor på inköpsavdelningen i Göteborg.

— Flatön är ett verkligt paradiset för hela familjen, försäkrar Jan Schöne-

mann, och får medhåll av sin familj. Här finns alla bekvämligheter man kan önska sig inomhus och det är gott om utrymme för både en och två familjer ifall man vill bjuda någon med sig. Naturen är underbar och erbjuder fina möjligheter till friluftsliv. I viken nedanför stugan ligger båthamnen och bondgårdar med kor, hästar, får, höns och kalkoner — precis som i Evert Taubes visa — finns i närheten. Inom bekvämt cykel- och bilavstånd ligger handelsman Flinks affär. Vad kan man som sommargäst mer begära.

I ett kommande nummer kommer Salén-Nytt att presentera ännu ett smultronställe, nämligen det på Ven i Öresund, Personalstiftelsens sydligaste utpost.



En minnessten har placerats i vattnet utanför handelsman Flinks affär till minne av Evert Taubes vistelse på Flatön 1942-1945.



Köket har en relativt modern inredning. Här förbereder Monica Schöнемann middagsmålet till minstingen. Monica är i vardagslag förskollärare vid Marklandsgatans daghem.



Huset har ett stort ljust vardagsrum med öppen spis. Rummet liksom huset i övrigt är inrett av Bengt Rydberg och är en estetisk fullträff. Husets gamla inredning har tagits tillvara och renoverats och kompletterats med nya inredningsdetaljer.

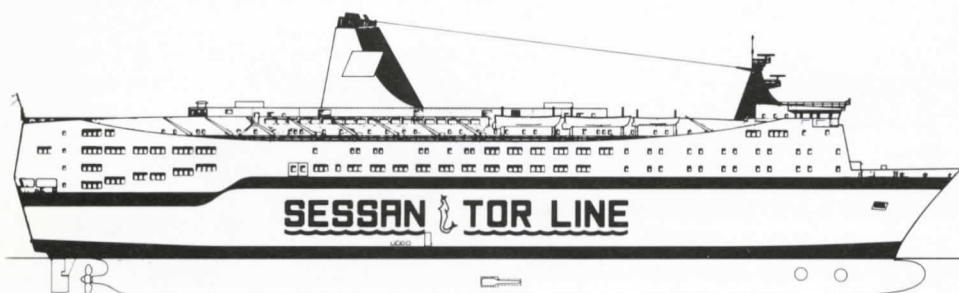


Till stugan hör en plasteka med utombordare. På västkusten finns dessutom en Monark 69:a motorbåt tillhörig Personalstiftelsen som står till anställdas och pensionärers förfogande. Båten ligger f n på Orust.



Huset är omgivet av all sorts grönska – ekar, lindar, lönnar och många andra trädslag och en mångfald blommor och andra växter. Dottern Anna ses här uppflygen på den stenmur som omgärdar en del av huset.

Drottningen döpte Kronprinsessan Victoria



Den första av Sessan Tor Lines två nya passagerarfärjor döptes i mitten av oktober på Arendalsvarvet till Kronprinsessan Victoria. Av tradition har alla Sessans färjor haft prinsessnamn, och nu har alltså turen kommit till den nya generationen av kungahuset. Drottning Silvia var ställföreträdande gudmor och kungaparets närvaro spred givetvis extra glans åt evenemanget.

Kronprinsessan Victoria — en s k jumbofärja — är ett "all purpose" fartyg. Hon utrustas med ett hydrauliskt system för ramper och landgångs-portar. Lastning/lossning av full last — dvs 700 personbilar eller 1300 meter fil-längd trailers — kommer att kunna av-verkas på en timme, bl a tack vare de båda inre ramperna med höj- och sänk-bara plattformar och de tre akterportar-na som tillåter att lika många fillängder bilar/trailers körs av/på samtidigt. För säker och billig framfart svarar de fyra Nohab-Wärtsilämaskinerna för tjock-oljedrift — de första maskinerna av detta slag som har levererats till ett far-tyg. Driften med tjockolja beräknas innebära en kostnadsreducering av ca 25% per år.

Fraktkapaciteten är dubbelt så stor som i tidigare Sessanfärjor men trots

detta kommer antalet anställda ombord att vara ungefär detsamma tack vare rationellare metoder.

En av nyheterna med Kronprinses-san Victorias inredning är teaterscenen på däck 7 akterut. Här finns en salong för 600 sittande gäster och på scenen kommer att bjudas allt från kvalificerad opera till modern discoshow och opre-tentiös allsångsunderhållning.

800 gäster kan äta samtidigt ombord i de tre restaurangerna — en med själv-servering, en något mera exklusiv samt en mindre à la carte-matsal för de mera kräsna.

Välutrustade konferensutrymmen finns också — 18 större och mindre lokaler med alla de nödvändiga konfe-rensattributen. För konferensdeltagare finns också möjligheter till övernatt-ning. 616 kojplatser finns i bekväma hytter, de flesta med två bäddar. Hytter-na skall också kunna utnyttjas av passa-gerare som kommer med bil från annan plats än Göteborg och vill övernatta ombord innan färjan går.

Kronprinsessan Victoria levereras i månadsskiftet mars/april 1981.



Drottningen bröt en ros ur sin bukett och gav till ledaren för Götaverkens sångkör som tack för hyllningssångerna till Victoria. T v direktör Rolf Bergstrand, i mitten kapten Ulf Trapp.

Queen Silvia christens ship honoring her daughter

The first vessel in Sessan Tor Line's new generation of passenger ferries, the Kronprinsessan Victoria, was christened at a ceremony at the Arendal shipyard in mid-October. By tradition, all Sessan ferries have borne the names of princesses, and the time has now arrived for the new royal generation to be honored, leading off with Sweden's Crown Princess Victoria. Queen Silvia of Sweden was the lady sponsor, and the presence of the royal couple added luster to the event.

The Kronprinsessan Victoria - a so-called jumbo ferry - is an all-purpose ship with hydraulically operated systems for ramps and gangway gates. The two inner ramps, with vertically adjustable plat-forms, and the three aft gates, which permit an equal number of lines of auto-mobiles and trailers to be driven on or off at the same time, make it possible to load/unload full cargoes of 700 pas-senger vehicles of 1,300-meter-long rows of trailers in one hour. Four Nohab-Wärtsilä engines ensure safe, economical propulsion. The machines are the first of their kind to be installed on board a ship, reducing running costs by approxima-tely 25 percent.

Although the freight capacity aboard the Kronprinsessan Victoria is twice that of older Sessan ferries, the number of crew members will be about the same, thanks to more efficient handling pro-cedures.

Another innovation is found in the theater on aft deck 7, which contains a 600-seat auditorium and a stage on which a wide variety of entertainment can be offered - everything from professional opera to modern disco shows.

Eight hundred guests at a time can dine in the three restaurants on board. One restaurant is self-service another is some-what more exclusive, and the third is a smaller, à la carte dining room for those with gourmet tastes.

The well-equipped conference faci-lities — 18 rooms ranging in size from small to large — contain all necessary equipment for meetings. Overnight ac-commodation can also be offered to con-ferences. Six hundred and sixteen bunks are available in comfortable cabins, most of which are twin-bedded. The cabins may also be booked by passengers arriving by car from points outside Gothenburg who wish to spend the night on board ship before departure.

The Kronprinsessan Victoria will be delivered at the end of March or the beginning of April, 1981.

TV-serie i Tor Scandinavia

Tor Scandinavia är ett skepp som får vara med om ovanligt många trevliga saker. Knappt är Scan-Arab-äventyret avslutat förrän det är dags för inspelning av en långkörare för TV.

BBD-producenten Bill Sellars, som bl a gjorde Arvingarna och I vår Herres hage, är huvudansvarig för den här produktionen som i färdigt skick skall bli 26 program om vardera 25 minuter för engelsk television.

Serien skall heta Triangle och handla om Triangle Line, ett nordsjörederi vars fartyg går i en "triangelrutt" över Nordsjön: Göteborg - Felixstowe - Amsterdam. Triangelns befälhavare spelas av Michael Craig. Den kvinnliga intendenten i Triangle - Katherine Laker - spelas

av Kate O'Mara, känd för svenskarna från serien Arvingarna där hon spelade den temperamentsfulla flygdirektören Jane Maxwell. Andra kända brittiska teaternamn i Triangle är Larry Lamp, Nigel Stock, Elizabeth Larner och Paul Jerricho.

Större delen av inspelningarna görs ombord på Tor Scandinavia men några scener tas iland, bl a på terminalen och i Sessan Tor Lines kontor i Felixstowe, i terminalen och på en pub i Amsterdam samt i Göteborg där man spelat in scener på kajen i Skandiahamnen, på Långedragts Vårdshus m fl ställen. Det är ännu inte beslutat om Triangle skall visas i svensk TV.



Huvudrollsinnehavarinna Kate O'Mara ses här med Tor Scandinavias "riktige" chief purser Kenneth Bellander.



Captain John Anderson, befälhavare på Triangle, spelas av Michael Craig, välkänd brittisk skådespelare.

Tor Scandinavia in TV series

Tor Scandinavia's string of pleasant experiences is continuing. Scarcely had its Scan-Arab adventure ended before it was time to begin filming and extended television series in which it will figure prominently.

BBC producer Bill Sellars, whose programs include the series "The Brothers" and "All Creatures Great and Small" is the principal in charge of the new film. In finished form, it will provide British television with twenty-six 25-minute programs.

The series, to be called "Triangle", will deal with the Triangle Line, a North Sea shipping company, whose vessels travel a triangular route linking Gothenburg, Felixstowe and Amsterdam. The captain of the Triangle is portrayed by Michael Craig. The female chief purser, Katherine Laker, is played by Kate O'Mara, remembered from her role as the temperamental flight leader, Jane Maxwell, in "The Brothers". Other well-known actors from the British stage appearing in "Triangle" are Larry Lamp, Nigel Stock, Elizabeth Larner and Paul Jerricho.

Most of the filming is being done aboard the Tor Scandinavia. Some scenes are being shot, however, at the terminal and Sessan Tor Line's office in Felixstowe; and at a number of sites in Gothenburg, including the Skandia harbour wharf and the Långedragts Vårdshus inn.

The starring role is held by Kate O'Mara, seen here with Tor Scandinavia's "real-life" chief Kenneth Bellander.

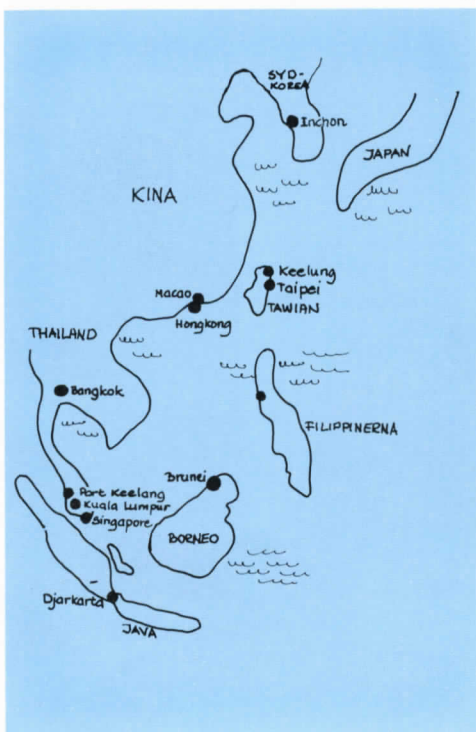
Captain John Anderson of the Triangle is played by Michael Craig, a well-known British actor.

Tor Scandinavia ställer ut i Fjärran Östern

Tor Scandinavia har när detta läses avgått på sin tredje utställningsresa till fjärran länder. Denna gång styrs färden till Fjärran Östern och utställare är 300 holländska företag, som kommer att marknadsföra allt från tung industri och elektronik till ost och smör. Holländarnas första utställningsresa för ett par år sedan var en stor framgång, vilket avspeglas i antalet deltagande företag denna gång — dubbelt så många som under den skandinaviska utställningen i vintras.

Fartyget har chartrats av World Wide Expo i Köpenhamn för det holländska exportrådets räkning. Resan kommer att vara i 77 dagar och innan fartyget åter är hemma i februari kommer totalt 18 hamnar att ha besökts. Jul firas i Suez, nyår i Indiska Oceanen och den 5 januari anländer Tor Scandinavia till Singapore.

Första utställningshamn blir Inchon i Sydkorea, men innan dess har utställare och ytterligare besättningsmedlem-



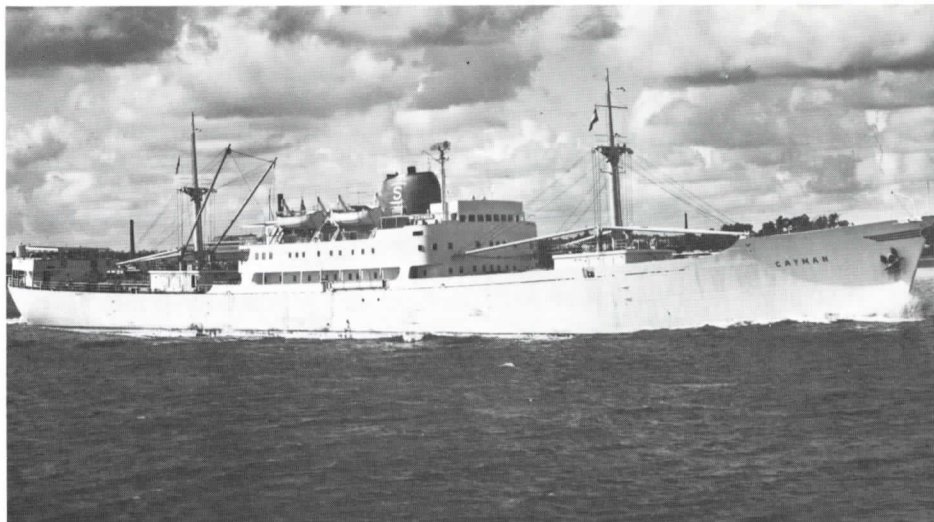
mar tagits ombord i Hong Kong. Keelung på Taiwan besökts den 16/1, Hong Kong en andra gång den 19/1, Manila den 23/1, Singapore den 27/1, Kuala Lumpurs hamnstad Kelang den 30/1, Djakarta den 22/2, varefter ett sista anlop göres i Singapore innan återresan påbörjas. Den 28 februari skall Tor Scandinavia åter vara i trafik på Nordsjön.

Befälhavare är Bengt Isefalk, maskinchefer Hans Söderlund och Lars Andersson och intendent Kenneth Bellander och Lennart Malmqvist. Sune Dahlström avlöser Bengt Isefalk som befälhavare i Singapore före hemresan. Projektansvarig på Tor Line är liksom under tidigare resor Arne Diurlin.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 23



Cayman

Cayman (1956—1971)

Kylmotorfartyg, byggt 1956 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Göteborg.

Tonnage: 6191 brt, 3494 nrt, 5900 tdw. bale kap. 255.200 kbft. bin kap. 249.255 kbft.

Reg.nr.: 9681.

Levererades den 10 juli 1956 till Salénrederierna AB, Stockholm med namnet *Cayman*.

1958, sept., såld för 11,6 mkr till Rederi AB Salénia, Stockholm.

1971, dec., såld till Maritime Co Overseas Inc., Monrovia för USD 725.000. Avgick den 21 december från Göteborg under namnet *Cabo Bolinao*.

Carlshamn (1956—1961)

Tankmotorfartyg, byggt 1941 vid Kockums Mek. Verkstad, Malmö.

Tonnage: 8612 brt, 5103 nrt, 13450 tdw. Reg.nr.: 9687.

Detta tankfartyg byggdes under andra världskriget och levererades till A/S Bill (L. Gill-Johannesen), Oslo, Norge med namnet *Bråli*.

1956, juni, inköpt till Sverige av ett part-rederi i Stockholm med skeppsredare Sven Salén som huvudredare. Omdöpt till *Carlshamn*.

1961, försåld till belgiska köpare för nedskrotning och anlände den 13 februari 1961 till Brügge på sista resan.

Seven Stars (1957—1966)

Tankmotorfartyg, byggt 1957 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Göteborg.

Tonnage: 15724 brt, 9419 nrt, 24800 tdw. Reg.nr.: 9738.

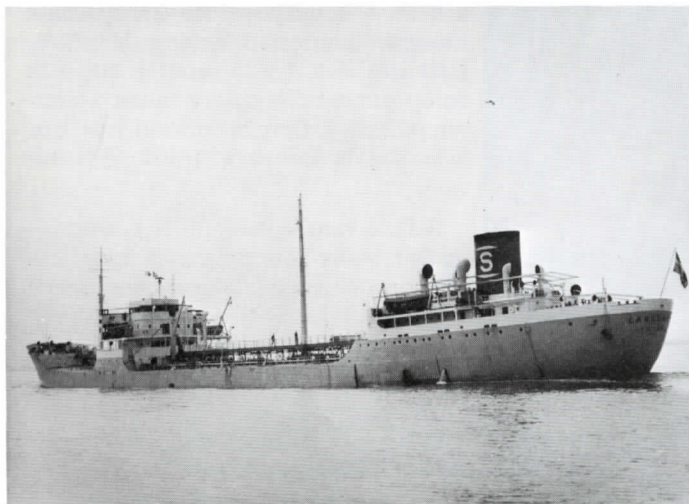
Levererades den 22 mars 1957 till beställaren, Salénrederierna AB, Stockholm med namnet *Seven Stars*.

1958, sept., såld för 26,3 mkr till Rederi AB Salénia, Stockholm.

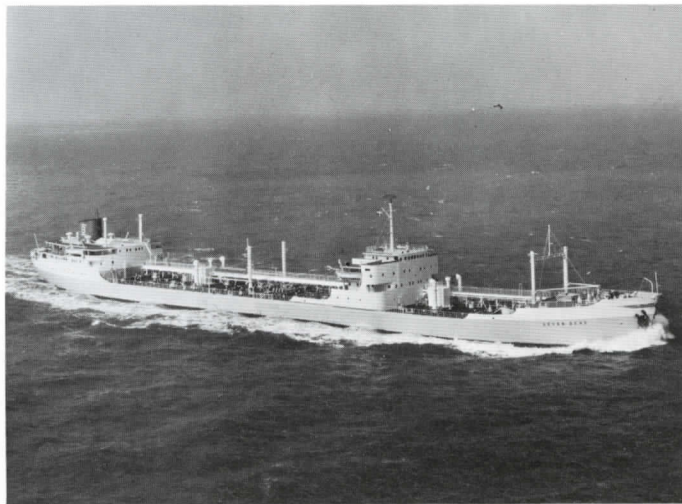
1966, jan., avyttrad för USD 1.575.000 till Hanover S.S. Corp., Panama och övertogs i Wille stad, varifrån hon avgick den 26 januari 1966 med namnet *Ocean Star* och med hemort i Monrovia, Liberia.

1973, febr., såld till Spartan Shipping Co Inc., Monrovia. Låg då med maskinhaveri i Singapore. Avgick den 18 mars under namn *Argo Trader*.

1977, juni omnamnad till *Phoenix Star*, men tillhörig samma bolag som tidigare.



Carlshamn



Seven Stars

Tungviktare till Cargolux



Cargolux nya jumbo är det tyngsta plan som någonsin byggts.

I mitten av oktober utökade Cargolux sin flygplansflotta med ytterligare en jumbo. Då levererades nämligen en ny Boeing 747 F — det tyngsta plan som

någonsin byggts. Planet har en startvikt av 349.860 kg, vilket är 5.460 kg mer än tidigare certifierade plan. Lastkapaciteten är ca 115 ton.

Det nya fraktflygplanet skall i första hand trafikera Östafrika, Fjärran Östern, USA och Australien.

Svin — svensk exportvara

”City of Luxembourg”, Cargolux första Boeing 747:a, landade den 14 november på Sturup, Malmö, och avgick några timmar senare med full last av svenska avelssvin till Taiwan.

Det var tredje gången Cargolux fick förtroendet att frakta avelssvin från Sverige till fjärran Taiwan, men det var första gången transporten skedde med en jumbojet. Tidigare har man använt flygbolagets DC 8:or. Det var även första gången ett fraktplan med en så stor lastkapacitet — 113 ton — landade i Sverige.

Svinen levererades av Sveriges Slakteriförbund/Swedish Livestock och kom från uppfödare i Mellan- och Syd-sverige. Till Sturup fraktades svinen med lastbilar och överfördes efter fram-



komsten till Cargolux specialbyggda burar i två våningar. Flygningen till Taiwan tog ca 18 timmar med en

mellanlandning i Dubai på den arabiska halvön. Hela transporten förlöpte utan störningar.

Från Slakteriförbundet medföljde veterinär Mac Lindblad, som berättar att leveransen bestod av ca 50 galtar, ca 35 dräktiga suggor och i övrigt några månader gamla suggor. Djuren är beställda av nio kinesiska privata svinuppfödare på Taiwan — en av dem enligt uppgift världens största svinuppfödare med något tusental suggor.

Cargolux marknadsdirektör, danske Robert Arendal, framhöll vid en presskonferens på Sturup, att Cargolux på tio år vuxit till Europas största flygfraktbolag. En av bolagets specialiteter är just transporter av levande djur över stora avstånd.

Pigs for export from Sweden

City of Luxemburg — Cargolux's first Boeing 747-F — landed on November 14 at Sturup Airport in Malmö, southern Sweden, and took off a few hours later with a full load of Swedish breeding pigs bound for Taiwan.

This was the third time that Cargolux had been entrusted with the task of transporting breeding pigs from Sweden to faraway Taiwan, but the first time that this was done by jumbo jet. The airline company's DC-8's have been used on

previous occasions. This was also the first time that an air freighter with such a large cargo capacity — 113 tons — had landed in Sweden.

At a press conference at Sturup, Cargolux's Danish marketing manager, Robert Arendal, stated that in 10 years Cargolux had grown into Europe's largest air-freight company.

One of Cargolux's specialities happens to be air-freighting live animals over great distances.

Cargolux buys a new heavyweight

Cargolux enlarged its fleet of aircraft in October by purchasing a new jumbo jet, a Boeing 747 F — the heaviest plane ever built. The vehicle has a starting weight of 349,860 kilos (5,460 kilos more than any of its certified predecessors) and a cargo capacity of approximately 115 tons.

The new air freighter will mainly be used in traffic between East Africa, the Far East, the United States and Australia.

"... utterly forlorn this rockbound bay"

Resebrev från Norra Ishavet av Peter Leuhusen

Den 24 juni stävade isbrytaren Ymer ut från Stockholm på en expedition till Norra Ishavet som skulle komma att vara i drygt tre månader. Fartyget var fyllt av förväntansfull besättning, forskare, tekniker, kameramän, konstnärer och andra. Däcken var belamrade med all tänkbar utrustning. För transporter fanns två helikoptrar, en hydrokopter, en bandvagn, ett antal snöscooters, trehjuliga motorcyklar och landstigningsbåtar. Således ett avsevärt bättre rustat fartyg än barkskeppet Vega, som 100 år tidigare hade stävat genom polarisen på sitt framgångsrika försök att segla nordostpassagen.

Navigationsofficer i Ymer var Peter Leuhusen, som till vardags är styrman i Saléns torrlastrederi. Han har haft vänligheten att sända Salén-Nytt tre resebrev från polaräventyret av vilka vi här återger brev nr två.



Ymer, som polarutrustades på Finnboda varv, är egentligen en östersjöisbrytare men klarade sig ändå förvånansvärt bra i den grova polarisen. Till skillnad från andra polarisbrytare har Ymer två propellrar förut och två akterut. Fartyget drivs av ett dieselelektriskt maskineri på 22.000 hkr.

”Hit men inte längre! Vi körde fast på lat N 82°24' Long W 16°00z' 35 M norr om Station Nord på Grönland, där vår amiral Lundvall gjort visit med helikopter och den danske grönländsamiralen varit ute hos oss medförande en myskoxeskalle från Ymerön — jo, det finns verkligen en sådan ö där. Station Nord på Nordostrundningen består av en lång landningsbana, som tar de största plan, många baracker och antenner, allt bemannat av fem man. Vår avsikt var att ta oss till Morris Jessupdjupet på N84, men nu sitter vi inklämda mellan väldiga ”isöar”, som danskarna säger. Dessa går ända upp till huvuddäck och våra utanpåliggande påsvetsade hydro-

grafplattformar är ett minne blott. Endast lite skrynklig stålplåt och förvridna järnbalkar minner om dessa icke isbrytarmässiga anordningar.

Tre meter tjock is

Bland isöarna ligger stora, av sand brunrandiga isberg, inkilade. Havsisen är flerårig och vi har tvingats bryta igenom drygt tre meter tjock homogen is för att ta oss ur en återvändsgränd. Annars slingrar vi oss fram i sprickor och råkbildningar.

Märkligt här uppe är de totalt livlösa isvidderna. Inte en fågel, inte en säl. Detta beror på att det nästan helt

saknas plankton och alger. Men vid Svalbard var isen brunskäggig av alger och det myllrade av liv. Mitt emellan Spetsbergen och Grönland på nollmeridianen undersökte vi en strömvirvel, där det var liv i både luft och hav med säl, isbjörn, fågel och fisk. När vi brakade in i ett isflak — en s k ”Leuhusare” som P.O. Sundman brukade säga när glasen välte och folk for in i skotten — stänkte fyra ishavstorskar upp på isen och slukades direkt av stormfågel.

Vintern kommer tidigt i år. Vi har klar luft och -8 grader kallt. Sommar hade vi två dagar i förra veckan då temperaturen steg till +5 grader. Båttrafiken på Svalbard upprätthålles i år av Hurtigrutten. Hurtigrutten gör en tur i veckan till Svalbards västra ö Spetsbergen där det är öppet vatten på västsidan under sommarhalvåret tack vare Golfströmmen. Man transporterar mest tyska turister, som inspekterar kusten och iskanten med svagt hopp om att få se en isbjörn.

Kungen på besök

När vi anlöpte Wijdefjord på Spetsbergens norra sida inspekterades vi av Kungen (tyvärr utan Silvia) åtföljd av Svalbards Sysselman. De flög in med norsk helikopter och besöket blev mycket lyckat. Första dagen bjöd på normalt skitväder och vi arbetade med strömmätare, seismografer, bottenhuggare, planktonhovar m m. Andra dagen hade vi strålande väder. När Kungen kom upp på morgonen och sade ”nu skulle man allt få se en björn också” kunde jag direkt säga: ”Styrbord 90 avstånd 100 m sovande nalle”.



Peter Leuhusen med en vikarsäl som skjutits för Riksmuseets biocidforskning.

Först när helikopterna startade med Kungen och vårt nya amerikanska björngång för märkning av nallen satte den fart. Den blev vederbörligen märkt i örat och med 36 i röd färg på baken. Mitt förslag att även måla Kungl. krona på skinkan vann ej gehör. Numret på baken är till för att björnarna skall slippa undan med en märkning om året. Björn nr 11 t ex mötte vi igen 60M syd om den plats där den märktes. Sista kvällen Kungen var med oss passerade vi det gamla "valrossparadiset", den låga ön Moffen, med där var ingen hemma. Stammen har dock tagit sig tack vare totalfredningen.

Kurs mot "Likholmens" S udde

Efter att ha rundat Spetsbergens NW hörn gick vi in mellan Amsterdamöya och Dansköya, varifrån André startade sin ödesdigra resa. I det engelska sjökortet stod det att löjtnant Norselius hade sjömått här år 1897. Förлитande oss på denne för oss okände hädangågne kamrat ångade vi in i Smeerenburgsundet till hamnen Virgo på kurs 099 mot "Likholmens S Udde". Nog var det obehagligt med endast 2—3 m vatten under kölen. På den gamla holländska valstationen Smeerenburg från 1600-talet gjordes alle mans strandhugg. P.O. Sundman hade hållit föredrag om Smeerenburg kvällen innan och berättat att där funnits en bordell. Den holländska kvinnliga arkeologen lär ha blivit lätt irriterad då den första frågan hon fick av våra gossar var "var ligger bordellen?"

När alla var i land på Smeerenburg passade fartygschefen och jag på att i gummibåt åka till Dansköya och se på resterna av Andrés läger. En behållning var att få befinna sig i absolut lugn och ro ett tag samt att få se en flock spetsbergsgäss, som definitivt tyckte att vi störde deras lugn och ro. Sundet och öarna karakteriseras bäst i Admiralty Arctic Pilot av Sir Martin Conway. "Assuredly few places in the world can be more utterly forlorn than this rock-bound bay, frowned upon by bare hills, about whose bases angular debris are deeply piled, nothing in sight but barren islands and splintered glaciers".

Kungen var en trevlig skeppskamrat

En kväll hade vi i befälsmännen middag för Kungen. Lyckat och avspänt med visor, jakt- och segelbåtsnack. Kungen, som var en kunnig och trevlig skeppskamrat, flög hem från Longyearbyn. Jag körde in HM i livbåt till kajen där det låg en Hurtigruttbåt. Hela kajen var full av tyska turister,



En av de 48 isbjörnar som bedövades, märktes och undersöktes.

men ingen brydde sig om oss. När HM åkt iväg kom en tysk fram och frågade vad vi var för några. Då jag sade att HM säkert var mycket tacksam för att de lämnat honom i fred skulle ni sett deras miner när de förgäves viftade med kamerorna.

Min bästa dag ombord hade jag kvällen före Kungens ankomst tack vare att Riksmuseets fågelspecialist behövde hjälp att dryga ut sitt magra fågelförråd. Målsättningen var tre fåglar av varje sort. Sekonden och navigeringsofficeren offrade sig för vetenskapen och gjorde med "Syster" Alf som styrare ett två timmars svep i gummibåt runt öarna i Hinlopen mellan Spetsbergen och Nordaustlandet. Vi fick ihop ejdrar, tejst, alkekung, ishavsmås, stormfågel, spetsbergsgrißla och tretåig mås. I synnerhet grißlorna är fint skytte då de är pilsnabba där de stryker fram över vattenytan. På ett isberg vid en av öarna satt tre isbjörnar helt ointresserade av oss.

Fossiler av utdöda djur

Kusten och öarna på N. Svalbard är märkliga för geologerna, då landhöjningen är så snabb att man kan avläsa issmältning och århundraden som årsringar på träd. För oss andra märkliga då de ger ett historiskt tvärsnitt genom tingens oförstörbarhet. Högst upp har "vi" hittat förstenade träd och fossiler av utdöda djur. Längre ned, närmare vår historia, har vi hittat en stäv av en båt, troligen från 1000-talet. Vidare hittades fiskeflöten av trä liknande dem från "plaståldern". Ännu närmare nuvarande havsytan hittades en utskuren gammal rysk dörrpost, troligen från Sibirien.

Nu skall vi göra en sista svep "Svalbard Runt" och hämta upp våra strömmätare — tror ni vi hittar på dom? — och ett par forskare på Kongsöya och så är vi i Stockholm 1 oktober kl 09.00.

”

Stugor sommaren 1981

Personalstiftelsen inom Salénrederierna ställer nedanstående stugor till förfogande sommaren 1981 för sjö- och landanställd personal tillhörande Saléninvest, Salénia, Salénrederierna och Sven Salén AB samt pensionärer med minst fem års anställning i dessa företag.

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

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

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

Ostkusten

Gotland	4-5 personer (30/5—29/8)
Åland	4-5 personer (30/5—29/8)

Salénrederiernas Personalstiftelse
106 09 STOCKHOLM

Anmälan skall vara inkommen senast
den 1 april 1981

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

Jag är anställd på
(företag, avdelning/fartyg)

Jag är pensionär

Namn

Adress

Postnr Postadress

Telefon

Öland	4-5 personer (30/5—29/8)	Flatön	7 personer (maj-sept)
Malma	4-8 personer (hela året)	Ven	4-5 personer (maj-sept)
Tällberg	6 personer (hela året)	Samtliga stugor är avsedda för självhushåll och skifte av gäst sker lördagar kl. 12.00. Kostnaden är 200 kr per vecka.	
Västkusten		Obs! Stugorna uthyrs endast om den anställde medföljer.	
Hunnebostrand	6 personer (30/5—29/8)		

Båtar sommaren 1981

Inför den förhoppningsvis solflödande sommaren 1981 erbjuder Saléns Båtklubb följande flotta till sina medlemmar:

Hemmahamn Malma:

Tre Maxi 77 av 1980 års jubileumsmodell med inombordsmotor, komplett segelgarderob och all övrig erforderlig utrustning.

En Monark 69 motorbåt, en populär trotjänare som inför säsongen fått en ordentlig motorrenovering samt uppfräschad inredning.

Hemmahamn Göteborg/Orust:

En Monark 69 motorbåt, vars snipskrov gör sig om möjligt ännu bättre i västkustarkipelagen.

Båthyran är 350:—/vecka och för lån av båt krävs medlemsskap i SBK (15:—/år) samt dokumenterad nautisk kompetens (t ex förarbevis), som skall bifogas ansökan. I tveksamma fall kan "uppsägning" för SBK-fadder bli aktuell.

Segelbåtarna Salina II, Salona II och Salotta II samt motorbåtarna Saladus och Salena ligger utrustade och klara fr o m mitten av maj.

Samma uthyrningsregler som för stugor gäller.

Salénrederiernas Personalstiftelse
106 09 Stockholm

Anmälan skall vara inkommen senast den 15 mars 1981.

Jag önskar låna båt

under tiden (ange vecka)

alternativt båt

under tiden (ange vecka)

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

Kompetensbevis bifogas ☐ insänt tidigare ☐ finns på sjöpersonalavd. ☐

Jag är anställd på (ange avd/rederi)

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

Namn:

Adress:

Postadress:

Telefon (riktnr):

Årets trotjänare



Sjökapten Karl-Evert Ström anställdes i Salénrederierna 1955 som styrman och blev befälhavare 1956. Sedan 1974 är han verksam inom Salén Tanker AB som nautisk inspektör. Han flankeras här av Clarence Dybeck och Sven H Salén.



Fr v sjöingenjör Gunnar Ohman och reparatör Helmer Eriksson, som båda gått i pension under året, tillsammans med Kaj Janérus. Till höger ses befälhavare Nils Åhlin, som varit 25 år i Saléns tjänst, samt maskinchef Gösta Råneberg, även han med nästan 25 års tjänst hos Saléns och numera pensionär.



Sjöingenjör Carl-Olof Andersson var anställd mellan 1951 och 1961 vid Salénrederiernas inspektionsavdelning och planerade och övervakade kylfartygens underhåll och klassningar m m. Efter ett avbrott på 3 år återanställdes han 1964 vid tekniska avdelningen och är sedan 1976 verksam inom SRS. Fr v Ingrid Andersson, Lennart Lindau och C-O Andersson

S & W-kontor flyttar

Två av Salén & Wicanders kontor utomlands har flyttat till andra lokaler. De nya korrekta adresserna är enligt följande:

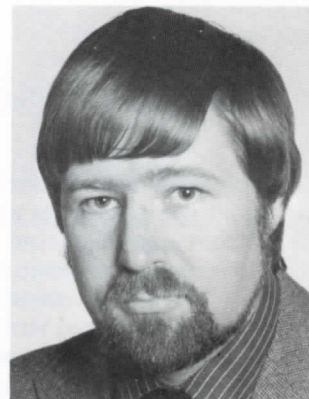
Salwico, Inc.
5 Marineview Plaza
Hoboken, New Jersey 07030
USA
Tel. 201/420-0040
Telex 230-12403 salwico hbkn

Salén & Wicander (H.K.) Limited
Printing House 11F
18 Ice House Street
Hong Kong
Tel. 5-266565
Telex 0802-61654 salen hx

Ny ordf i HTF

I oktober skedde avlösning på posten som ordförande i Saléns HTF-klubb. Bosse Burendahl avgick efter tre år i befattningen och efterträddes av Bo Jämtin från Salén Dry Cargo's ekonomiafdelning. Anita Ryman är vice ordförande i styrelsen, som i övrigt har följande ledamöter: Kerstin Damberg, Anders Berglie, Rolf Boodh, Bo Burendahl, Pia Jansson, Sigvard Jonsson och Jan Wrangel.

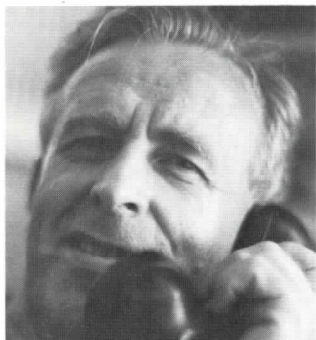
Bo Jämtin är sedan augusti 1980 suppleant i Saléninvests styrelse.



Bo Jämtin

När Sven Salén blev Edward Dembowski

Av C O Andersson



C O Andersson



Styckegodsartyget *Sven Salén* på 9059 tdw, byggt 1941 vid Eriksberg.

Styckegodsartyget *Sven Salén* på 9059 tdw, byggt 1941 vid Eriksberg, tjänade Salénrederierna under 13 år. 1954 såldes hon till Polen och skulle överlämnas i Szczecin (Stettin). På fartygets sista resa under Salén-flagg avlöste jag maskinchefen Wallin i Kielkanalen, när fartyget under kapten Gösta Bomans befäl var på väg till Szczecin för att överlämnas till polackerna.

En kort resa från Kiel förde oss till vår första anhalt i Polen, Swinoujście (Svinemünde).

Efter avslutad dellossning av gödning från Casablanca, fortsatte vi till Szczecin för slutlossning och överlämning.

I Szczecin kom så småningom en delegation av sex personer, en dam och fem herrar, ombord och meddelade att de var befullmäktigade att efter inspektion överta fartyget. Alla stores skulle vägas, mätas och räknas, så att det stämde med listorna, och det gick inte fort. Efter metodiskt genomförd delkontroll övergick man till stickprov och när det visat sig att alla dittills räknade inventarier och stores fanns i större mängder än de på listorna upptagna, kunde jag göra upp med kommittén och få listorna godkända.

Inga pengar — ingen båt

Under tiden pågick affärsförhandlingar mellan Polen och Stockholm och jag ringde en gång om dagen till Gunnar Björkbom i Stockholm och fick varje dag samma svar: "Inga pengar än! Båten får inte överlämnas!"

Hemtransport i förseglad buss

Vid en diskussion med övertagningskommittén ett par dagar efter ankomsten till Szczecin togs frågan om besättningens avmönstring och hemtransport upp. Då jag föreslog, att samtliga avmönstrade skulle resa med järnväg till Warszawa och därifrån sändas med flyg till respektive hemort, visade sig detta vara helt uteslutet. Myndigheterna bedömde risken, att någon skulle stiga av

tåget och stanna i landet, vara alltför stor. Frågan dryftades hit och dit i flera dagar, och någon lösning av problemet tycktes inte finnas. Hur många mer eller mindre vansinniga förslag som diskuterades, går inte att komma ihåg. En av de flitigaste förslagsställarna var emellertid herr Sjören från Svenska konsulatet. Om förslaget var hans, vilket ligger nära till hands, eller någon annans, vet jag inte, men vi lyckades lösa problemet.

Polska passagerarfartyget *Battery* låg i Gdynia och skulle göra en kryssning till Nordens huvudstäder. En förseglad buss skulle kunna köra de avmönstrade besättningsmedlemmarna dit och så kunde de resa med *Battery* till Köpenhamn, varifrån var och en kunde flygas hem. Det beslöts att åtta man skulle stanna kvar påmönstrade ombord och resten skulle mönstra av och resa hem med *Battery*. Större delen av besättningen mönstrade av en solig och varm sommardag och vid 14-tiden kom bussen och lastade ombord ett väl avfestat gäng f v b till Gdynia och *Battery*. Jag kände mig ganska glad över att slippa följa med på en sex timmar lång färd i en vanlig stadsbuss av äldre modell, som inte fick stanna och släppa av en enda man för de enklaste naturbehov under resan.

Kurir Säterberg

Tiden gick och förhandlingarna i Stockholm fördes tydligt i hamn. Dagen för fartygets överlämnande närmade sig. Ett nytt problem dök upp. Fartyget fick inte överlämnas förrän nationalitetsbeviset överlämnats till myndigheterna i Stockholm. Hur skulle detta arrangeras? Kommittén garanterade att ett brev skulle gå fram till Stockholm på minst sex dagar. Det var för lång tid. Någon måste resa till Stockholm med papperet, men hur? Konsul Hallberg och herr Sjören ryckte in. De "raggade upp" en skeppare på en västtysk skuta, som skulle gå till Sundsvall. Han var villig att ta med en passagerare till Landsort eller annan lämplig plats i Stockholms närhet.



Telegrafist Rolf Säterberg, (numera i Salén Reefer Services), utsågs till uppdraget och sändes iväg efter en hel del parlementerande mellan kommittén och myndigheterna i land. Enligt Säterberg blev det en resa han aldrig glömmmer. Midsommarafton till sjöss på en liten tysk skuta i Östersjön med en ganska avogt inställd skeppare och dåligt käk. Skutan kom så småningom till Landsort, men tullaren nekade Säterberg att gå iland där. Då ville skepparen fortsätta direkt till Sundsvall, men Säterberg fick honom att göra ett nytt försök vid Arholma och se — där hade tullen en mera förstående inställning och efter en taxiresa från Arholma till kontoret i Stockholm kunde papperen vidarebefordras till Kommerskollegium, som beviljade tillstånd att överlämna fartyget.

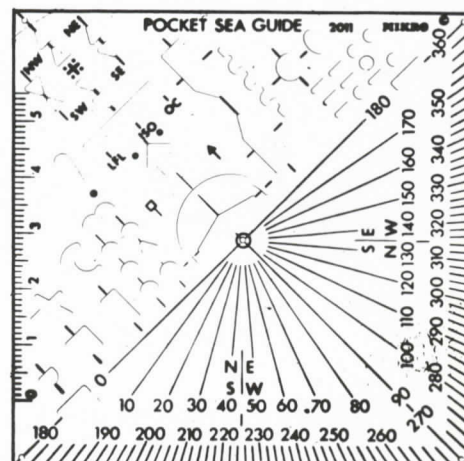
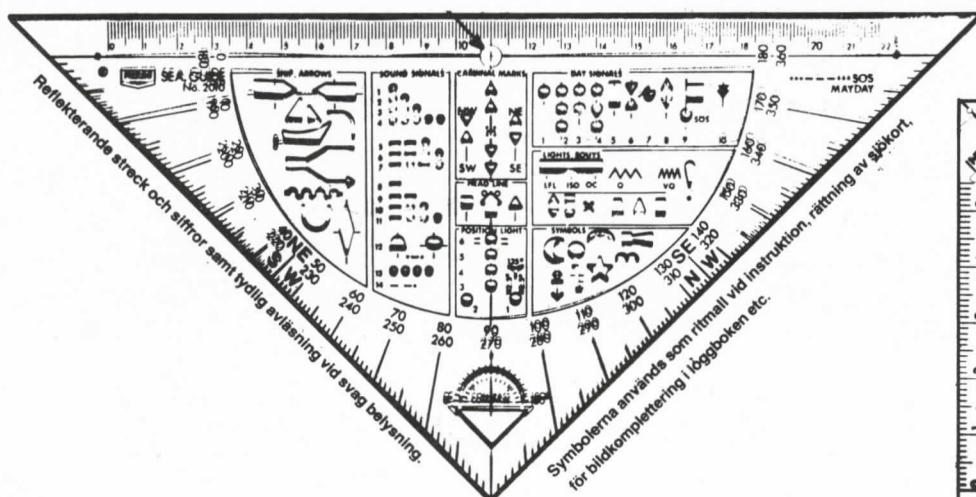
Slutet gott

Efter Säterbergs bedrift kom omgående besked att fartyget efter cirka tre veckors tid i Szczecin kunde överlämnas till sina nya ägare! Allt var frid och fröjd, och i bog och akter målades fartygets nya namn, "Edward Dembowski". Polsk besättning kom ombord och övertog driften, men vi sju var ju kvar. Hur skulle vi få resa hem?

Fartyget skulle nästa dag avgå till Murmansk och befälhavaren, som hade varit med i kommittén, tog oss med till Malmö redd. På resan dit studerade vi genom färgade lanterneglas den totala solförmörkelse, som det året ägde rum.

Fartyget fick under polsk flagg ett par resor, bl a till Murmansk och Indien, och lades sedan upp i Gdynia. Tydligt var fartygets kvalitet god, ty hon byggdes 1974—1975 om till skolfartyg för 240 elever och anlöpte i juni 1975 Stockholms i till synes absolut prima skick.

Kurstransportör med sjösymboler



Kurstransportörer användes ombord i fartyg och fritidsbåtar för mätning av kurser och bäringar i sjökort.

Salénaren Ingemar Norström har konstruerat Sea Guide 2010, en unik transportör därför att den är försedd med utfrästa symboler. Den användes således både som kursmätare och ritmall.

Som ritmall är den lämplig att använda vid rättning av sjökort, komplettering av loggboken med symboler m m. Vid inläring av sjövägsreglerna och som "komihåg", särskilt för båtsportare är den mycket användbar, eftersom man kan rita eller bara se på symbolerna. Sea Guide har också inringat meridiankryss som gör att risken för parallaxfel minskar.

Pocket Sea Guide 2011 är en variant som, trots sitt fickformat, ger tillräckligt noggrant mätresultat.

Navigationsexperten är eniga om att det är märkligt att ingen tidigare kommit på denna både enkla och geniala idé.

Pocket Sea Guide 2011 kan användas som pejlskiva.



Saléns Konstförening kommer lagom till jul att lotta ut 6 konstverk. Chans till vinst har alla som är medlemmar vid dragningen i början av december månad.

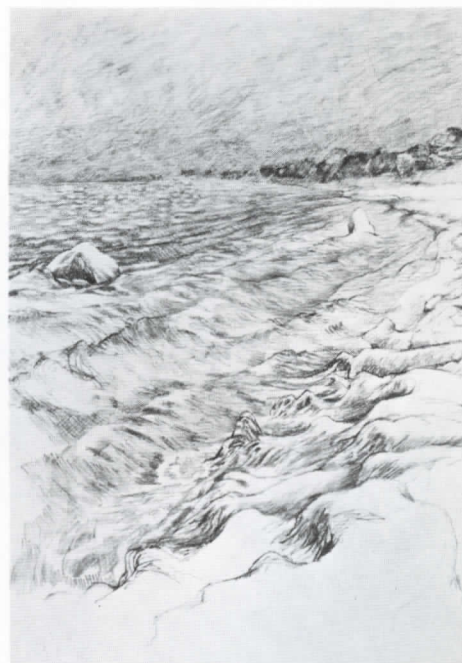
Bland vinsterna finns denna teckning av konstnären Fritz Sjöström, "Dämba strand".

Fritz Sjöström är född i Kiruna 1923 och har studerat vid Valands målarskola och Konstakademin. Han är lärare på Konstfack i Stockholm och representerad bl a i Moderna Museet, Stockholm, Göteborgs Konstmuseum och museerna i Norrbotten och Norrköping. Fritz Sjöström har gjort åtskilliga arbeten för offentlig miljö.

Under 1980 har en utställning av Fritz Sjöströms konst visats på flera museer i landet från Malmö till Luleå.

Övriga vinster är oljor av Brita Molin, Barbro Andréen och Ylva Håkansson, en litografi av Roland Svensson och en av Mårten Andersson med en vacker bok om denna konstnär.

Välkommen som medlem i Saléns Konstförening — i maj 1981 har vi stor vårutlottning med ett 40-tal vinster!



Till Bo Sundblad, Saléninvest, 106 09 Sthlm

Jag anmäler mig som medlem i Saléns Konstförening med ett månatligt löneavdrag av: 5:- 10:- 15:-

Namn: _____
(textat)

Personnr: _____

Avd/Rederi/Pensionär _____

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.

”Bollas” – Lill-Babs – ”Big Simon”

På Bacchi Vapen i Stockholm drar i dessa dagar Lill-Babs fulla hus. Pressen är entusiastisk och Lars Forsell som skrivit hennes texter är säkert nästan lika lycklig som Lill-Babs själv.

På Saléns finns en som också gläder sig åt Lill-Babs framgångar. Det är Sven Bollhem på SRS, själv en gång välkänd

musiker i Simon Brehms orkester just när ”Big Simon” hade upptäckt Lill-Babs i Järvsö och tagit henne under sina vingars beskydd.

Sven Bollhem har hunnit med en hel del under de drygt 50 år som gått sedan han såg dagens ljus i Bollnäs. En tid försörjde han sig som brevbärare i Stock-

holm och hade andra udda jobb. Men hans håg stod då liksom nu till musiken och dansen. Han blev SM-fyra i jitterbug på Cirkus och fick då det goda rådet av Charlie Norman att börja spela — ”du har ju musiken i blodet, grabben”.

1945 fick han chansen att debutera i Charlies egen orkester som trumslagare och några år senare plockades han upp av ”Big Simon” Brehm. Hos Topsy Lindblom på Nalen var han välkänd i flera år, både som buggare och batterist i Karl-Henrik Norins orkester. Han lärde då känna flera av den tidens storheter - Gustav Wally, Josephine Baker, Karl-Gerhard och många andra. Han var senare även medlem i den smått legendariska ”Parisorkestern”.

1950 kom han till Sören Christensens orkester, där Silja -Bloo spelade klarinett och Sven Söderberg var basist. Samme Sven Söderberg som numera jobbar på Saléns administrativa avdelning och som i somras spelade på Mosebacke.

Vem kunde väl ana att vi på Saléns har två så fina musiker? Får vi kanske snart vår egen lilla orkester? Vi tror oss med bestämdhet veta, att det finns ganska många hos oss som spelar olika instrument hyggligt.

”Bollas” har även hunnit med att som jungman segla för om masten på de sju haven och som telegrafist i Saléns tankfartyg. Det var på så sätt han så småningom kom till Saléns kontor, där han idag har hand om kyls hamnavräkningar.



Folkets Hus i Bollnäs 1956: Bollas, t v, har gått på knä bredvid Lill-Babs.