

Salén-Nytt



Siwertell — en fullträff

Åter stark resultatförbättring

Koncernens omsättning blev 3 534 Mkr, en ökning med 18% i jämförelse med 1979.

Koncernens vinst efter finansiella poster blev 190 Mkr (1979 7 Mkr), varav vinst vid försäljning av fartyg 129 Mkr (30). Härtill kommer extraordinära poster på 113 Mkr (116), varav 112 Mkr utgör den bokföringsmässiga vinst som uppkom vid överlåtelsen av aktierna i J S Saba AB till dåvarande NK-Åhléns AB.

Avkastningen på totalt sysselsatt kapital blev 11,4 % (6,5) och på eget kapital efter schablonberäknad skatt 14,8 % (0,6). Justerad vinst per aktie beräknas till 125 kr (4).

Det förbättrade koncernresultatet beror på att kylrederiet, trots en relativt svag marknad, uppnått ett avsevärt bättre resultat, att fraktraterna för torrlastrederiets fartyg varit goda vilket också medfört höga priser vid genomförda fartygsförsäljningar samt att Salén & Wicanders resultat förbättrades avsevärt. Salén Energys resultat blev fortsatt gott. De stora tankfartygen gav en betydande förlust medan resultatet för de mindre och medelstora fartygen blev positivt.

Koncernens likvida medel inklusive kortfristiga placeringar uppgick vid årsskiftet till 393 Mkr (190). Dessutom fanns outnyttjade checkräkningskrediter och kreditlöften på sammanlagt 70 Mkr (113).

Moderbolaget redovisar efter bokslutsdispositioner och skatt en vinst på 0,5 Mkr, varefter de disponibla vinstmedlen uppgår till totalt 139,5 Mkr. Styrelsen föreslår en utdelning av kr 10 per aktie samt en extra utdelning av kr

10 per aktie, vartill åtgår 15 Mkr (7,5). Vidare föreslår styrelsen att bolagets aktiekapital ökas från 75 Mkr till 150 Mkr genom en fondemission med en ny aktie på varje gammal aktie samt att aktiens nominella belopp ändras från 100 till 50 kr. För fondemissionen tas bundna fonder och disponibla medel i anspråk.

1980 uppgick vinsten efter finansiella poster men före fartygsförsäljningar och extraordinära poster till 61 Mkr. För 1981 bedöms denna vinst bli förbättrad.

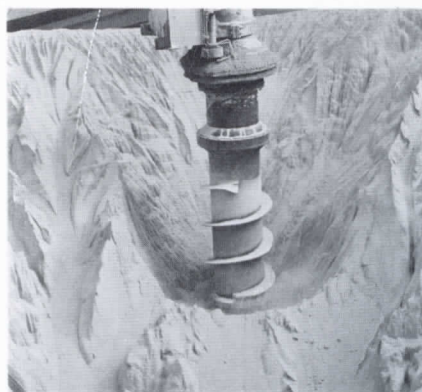
Ordinarie bolagsstämma hålles i Stockholm den 3 juni 1981.

Koncernresultaträkningen redovisas i sammandrag nedan (belopp i Mkr)

	1980	1979
Omsättning	3 534	2 986
Rörelsens kostnader	— 3 176	— 2 655
Rörelseresultat före avskrivningar	358	331
Avskrivning enligt plan	— 157	— 172
Extra avskrivning	—	— 1
Resultat vid försäljning av fartyg och fartygskontrakt	129	30
Rörelseresultat	330	188
Finansiella intäkter	109	30
Finansiella kostnader	— 240	— 215
Kursdifferenser	— 9	4
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	190	7
Extraordinära poster	113	116
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	303	123
Förändring av lagerreserv	— 57	— 69
Avskrivning utöver plan	— 332	— 5
Avskrivningar på fartygskontrakt	— 20	—
Återvunna avskrivningar på försålda anläggningstillgångar	124	59
Övriga bokslutsdispositioner	—	2
Skatter	— 8	— 26
Minoritetsintressen	— 3	— 1
Årets resultat	7	83

Omslagsbilden

För Salén & Wicander förefaller Siwertell att bli en lika fin säljframgång som Gunclean varit under många år. Siwertell-systemet har sålts till många länder världen över och orderstocken bara växer. För att klara produktion och leveranser anställer Siwertell nu mera folk och lokaliteterna i Bjuv byggs ut. Mer om Siwertell står att läsa på sid 7.



Cover photo

Siwertell is proving to be as big a sales success for Salén & Wicander as Gunclean. The Siwertell System has been sold to countries throughout the world and order bookings continue to grow. In order to meet production and delivery schedules the company is now hiring more employees and expanding the facilities in Bjuv. See page 7 for more information on the Siwertell success story.

Joint Venture — Salén Energy — Protexa

Salén Energy har träffat avtal med det mexikanska företaget Perforaciones Protexa S.A. om samarbete beträffande drift och marknadsföring av oljeborrplattformer. Samarbetet innebär att två nya operationsbolag kommer att bildas, ett för drift av plattformer på den amerikanska kontinentalsockeln, Salén Protexa Drilling Co, och ett för drift av plattformer i övriga delar av världen, Salén Protexa Int'l Drilling Co. De två bolagen kommer till lika delar att ägas av Saléns och Protexa. Till VD har utsetts Rainer Moberg, tidigare VD för Salén Offshore Drilling Co. Till vice VD har utsetts Don Marshall, tidigare VD för Weatherby Engineering, ett dotterbolag till Protexa baserat i Houston.

Protexa — en gigant

Protexa grundades strax efter andra världskriget. Från att ha varit ett litet företag som tillverkade isoleringsmaterial, är Protexa idag ett av Latinamerikas ledande företag på flera områden. De mest betydelsefulla verksamheterna är byggande och anläggning av pipelines såväl på land som till havs samt andra anläggningsarbeten offshore. Vidare opererar Protexa ett borrhartyg och två jack-ups, som arbetar för det statliga mexikanska oljebolaget Pemex. Man är också engagerad i kemisk industri, fiskeri- och turistnäring.

Koncernen ägs av tre bröder, Humberto, Rodrigo och Xavier Lobo, vilka tillsammans med Fernando Olvera också leder verksamheten.

Samarbete naturligt

Kontakten med Protexa inleddes då Saléns åtog sig att sköta inspektionen under byggnadstiden av de två oljeborrplattformarna, som Protexa beställde vid Götaverken Arendal i slutet av 1979. Eftersom dessa plattformer skulle byggas samtidigt som de två som Saléns beställt var ett samarbete naturligt.

Protexa strävade efter att sysselsätta sina nya riggar utanför Mexico men saknade erfarenheter av dylika operationer. En lösning var att gå samman med Saléns som sedan 1976 opererar plattformer i USA.

Samarbetet med Protexa kommer att gälla marknadsföring och drift av tills vidare sju plattformer, varav fem är tillförda av Saléns och två av Protexa. Målsättningen är att Salén och Protexa skall göra framtida investeringar i borrhartyg tillsammans.



Salén Protexa kommer att ha sammanlagt 7 oljeriggar i arbete under innevarande år. Att arbeta på en oljerigg innebär en annorlunda tillvaro. Arbetsperioderna vid operation i USA är i regel en vecka ombord följt av en lika lång ledighet i land. Arbetsdygnet är uppdelat i två 12-timmarsskift, både vardagar och helgdagar. Arbetet är mycket hårt med en högt uppdriven arbetstakt. Foto: Mark Markefelt

Flera fördelar

Avtalet med Protexa avser en treårsperiod, men det är parternas förhoppning att erfarenheterna av den första treårsperioden är så goda att samarbetet kommer att fortsätta.

Motiven för samarbetet med Protexa är ur Saléns synvinkel flera:

- Operationsbolaget erhåller en större marknadsandel genom att det kommer att operera sju oljeborrplattformer i stället för fem.
- Vi får tillgång till erfarenhet från operation av oljeborrplattformer i Mexico, vilket är värdefullt när vi

expanderar vår verksamhet till andra sydamerikanska länder.

- Vi får en inkörsport till den protektionistiska mexikanska offshoremarknaden.

Även för andra delar av koncernen väntas samarbetet med Protexa bli värdefullt, eftersom företaget är verksamt på många områden som kan vara intressanta för Saléns som helhet.

Protexas främsta skäl till samarbete med Saléns är, som tidigare nämnts, att få kunskap om och inflytande på marknadsföring och operation av oljeborrplattformer i andra länder än Mexico.

Salén Energy Protexa joint venture

Salén Energy has concluded a cooperation agreement with the Mexican company Perforaciones Protexa S.A. covering the operation and marketing of offshore drilling rigs. The joint venture involves the formation of two new operating companies, the Salén Protexa Drilling Co for drilling operations on the U.S. continental shelf, and the Salén Protexa International Drilling Co for operations in other parts of the world. The two companies will be equally owned by Salén och Protexa. Rainer Moberg, formerly managing director of Salén Offshore Drilling Co, has been appointed managing director of the new companies, Don Marshall — formerly managing director of Weatherby Engineering, a Houstonbased Protexa subsidiary — has been appointed deputy managing director.

Protexa was founded just after World War II. Starting as a small company manufacturing insulating materials, Protexa is now one of Latin America's leading companies in several fields. Its most important operations are constructing and laying land-based and undersea pipelines, as well as other offshore construction work. Protexa also operates one drillship and two jack-up rigs for Pemex, the government-owned Mexican oil company. Protexa is also active in the chemical industry, fisheries and tourism.

The Group is owned by three brothers — Humberto, Rodrigo and Javier Lobo — who, together with Fernando Olvera, direct operations.

Cooperation was natural

Contact with Protexa began when Salén agreed to handle inspection work during construction of the two drilling rigs that

Cont. page 4.

Saléninvest: strong improvement of result for 1981

Turnover of the Saléninvest Group amounted to SEK 3 534 million in 1980, an increase of 18 percent, compared with 1979.

Group profit after financial items was SEK 190 m. (1979: SEK 7 m), of which capital gains on the sale of ships accounted for SEK 129 m. (30). In addition there were nonrecurring items of SEK 113 m. (116), of which SEK 112 m. represented the book profit arising from the sale of the shares in JS Saba AB to the then NK-Åhléns AB.

The return on total capital employed was 11.4 percent (6.5%) and the return on equity capital after a standard tax charge was 14.8 percent (0.6). Adjusted profit per share is estimated at SEK 125 (4).

The improvement in Group earnings is due to the fact that Salén Reefer Services had considerably higher income despite a relatively weak market, that charter rates for the Salén Dry Cargo ships were good, which also led to high prices for the ships sold, and that Salén & Wicander's earnings were substantially better. Earnings of Salén Energy continued to be strong. Operations of the large tankers resulted in a substantial loss while the small and medium-size tankers returned a profit.

The Group's liquid funds, including short-term placements, amounted at year-end to SEK 393 m. (190). In addition there were overdraft facilities and credit commitments totaling SEK 70 m. (113).

The Parent Company (Saléninvest AB) reported a profit of SEK 0.5 after

appropriations and taxes following which retained earnings amount to a total of SEK 139.5 m. The Board of Directors proposes a dividend of SEK 10 per share and an additional dividend of SEK 10 per share, or a total payment of SEK 15 m. (7.5).

The board of Directors further proposes that the Company's share capital be increased from SEK 75 million to SEK 150 million by means of a bonus issue of

one new share for each old share and that the nominal amount of the shares be changed from SEK 100 to SEK 50 by a reverse split. Restricted reserves and unappropriated earnings are to be utilized for this bonus issue.

In 1980 income after financial items but before ship sales and non-recurring items, amounted to SEK 61 million. An improvement in these earnings is estimated for 1981.

The Group consolidated income statement is summarized below (amounts shown are in SEK mill.)

	1980	1979
Sales	3 534	2 986
Operating costs	-3 176	-2 655
Operating income before depreciation	358	331
Planned depreciation	- 157	- 172
Additional depreciation	-	- 1
Profit from sale of ships and ship contracts	129	30
Operating income	330	188
Financial income	109	30
Financial costs	- 240	- 215
Foreign exchange differences	- 9	4
Income after financial income and costs	190	7
Extraordinary items	113	116
Income before special adjustments and taxation	303	123
Change in inventory reserve	- 57	- 69
Accelerated depreciation	- 332	- 5
Write-down of ship contracts	- 20	-
Adjustment of depreciation reserve in connection with sale of fixed assets	124	59
Other special adjustments	-	2
Tax	- 8	- 26
Minority interests	- 3	- 1
Profit	7	83

Cont. Salén Energy Protexa ...

Protexa had ordered at the Götaverken Arendal Shipyard. Since the platforms were to be built concurrently with the two ordered by Salén, cooperation followed naturally.

Protexa sought to employ its rigs outside Mexico but lacked experience of such operations. One solution was to join up with Salén, which has been operating in the U.S. since 1976.

For the time being, the cooperation with Protexa will involve marketing and operation of seven rigs — five provided by Salén and two by Protexa. The aim is that Salén and Protexa will invest jointly in drilling rigs in the future.

Several advantages

While the agreement with Protexa covers a three-year period, both parties trust that their experience will be so encouraging that they will continue their cooperation.

The agreement with Protexa is also expected to be valuable for other sectors of the Saléninvest Group since the Mexican company is engaged in many fields that can be attractive to Salén as a whole.

As previously noted, Protexa's main reason for cooperating with Salén is to acquire know-how about, and to influence the marketing and operation of oil drilling rigs in countries other than Mexico.

Saba övertar Sam Hedenius

I mars övertog JS Saba samtliga aktier i Sam Hedenius AB i Falun, som också omfattar butikskedjan NU-Hemköp med ett 40-tal butiker. Tidigare ägde Sam Hedenius' VD Bertil Wåghäll och hans familj 39% av aktierna i bolaget.

Förhandlingar pågår också om samgående mellan grossistkedjan CeJis,

som ingår i Sam Hedenius AB, och Dagab. Om facket säger ja, kommer samgåendet att ske vid årsskiftet 1981/1982.

Sam Hedenius AB omsätter totalt ca 1,6 miljarder kr.

Saba take-over of large company

In March, JS Saba acquired all of the shares in Sam Hedenius AB, in Falun, Sweden. The Hedenius company includes the chain store NU-Hemköp, with more than 400 shops. Earlier, Sam Hedenius's Managing Director, Bertil Wåghäll, and his family owned 39 percent of the shares in the company.

Negotiations are also under way pertaining to a merger of the wholesale chain CeJis, which is a part of Sam Hedenius AB, and Dagab. If the trade union approves, the merger will take place at year-end 1981.

Sam Hedenius AB has sales of approximately SEK 1600 m.

S & W — flitiga uställare

Ett viktigt stöd i marknadsföringen av Salén & Wicanders produkter och tjänster är deltagande i utställningar och mässor. När det gäller marknadsföringen i öststaterna är sådana aktiviteter särskilt betydelsefulla och oftast helt ofrånkomliga för att nå önskade kontakter och resultat.

Under återstående delen av 1981 deltar S & W-gruppen i bl a följande ut-

ställningar:

Norshipping i Oslo	11—16 maj
Bulk handling and transportation conference/exhibition i Amsterdam.	19—21 maj
Portex i Hamburg	26—30 maj
Offshore Marine Technology i Göteborg	19—21 augusti
Neftegaz i Moskva	20—25 oktober
Marintec i Shanghai	10—16 december.

Salén Energy delägare i Microdrill

Som ett led i en strävan att bredda sitt engagemang i den internationella oljeindustrin har Salén Energy förvärvat 25 % i det svenska borrhningsföretaget TGB Microdrill AB. Även Svenska Varv AB har förvärvat 25 %.

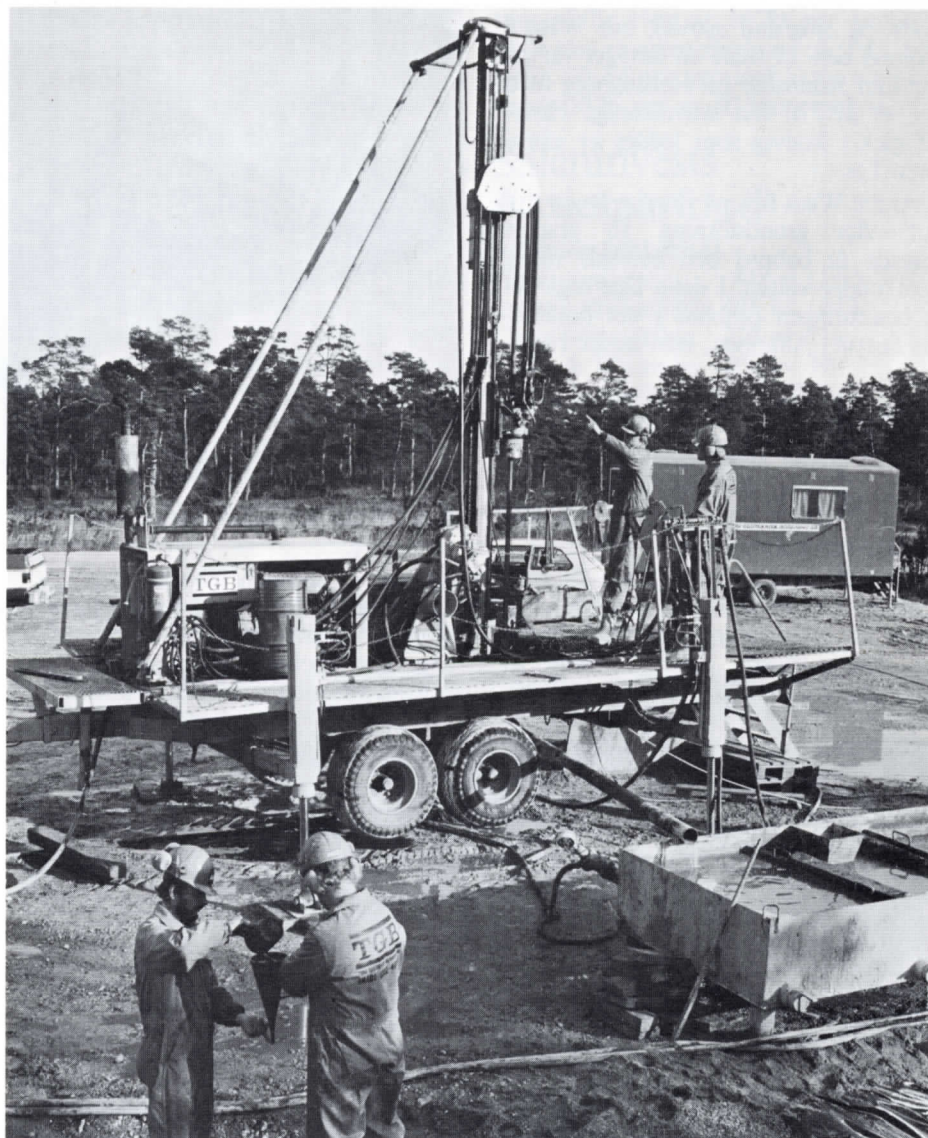
TGB Microdrill var tidigare ett dotterbolag till TGB (Tung Geoteknisk Borrhning) och har hittills arbetat med borrhningar på Gotland för statliga Opabs (Oljeprospektering AB) räkning.

Under arbetet för Opab har TGB Microdrill utarbetat en teknik för borrhning med betydligt mindre diameter än konventionell oljeborrhning. Metoden innebär att lättare utrustning och mindre materialmängder kan användas. Utrustningen (borrighgen) är lätttrölig och kräver dessutom mindre personal. Detta i sin tur innebär att borrhålen blir billigare. "Microdrill"-tekniken kan jämfört med traditionell borrhning reducera kostnaden för ett borrhål med upp till tre fjärdedelar.

I dag har man med den nya metoden nått borrhdjup på ca 1.100 meter men målet är att inom ett par år komma ner till 2.000 meters djup.

TGB Microdrill kommer att fortsätta att arbeta för Opab på Gotland samtidigt som man vidareutvecklar den nya tekniken. Den övervägande delen av borrhningarna efter olja och gas på land gäller djup på mindre än 2.000 meter och ger små produktionsvolymen.

"Microdrill"-metoden bedöms därför ha en stor marknadspotential som bör utnyttjas genom en kraftfull och målmedveten marknadsföring. Genom Svenska Varvs och Salén Energys delägarskap får TGB Microdrill AB resurser till detta.



Den nya tekniken som TGB Microdrill utarbetat möjliggör borrhning med betydligt mindre diameter än konventionell borrhning.

Salén Energy part-owner in Microdrill

In order to broaden its participation in the international oil industry, Salén Energy has acquired a 25 percent interest in the Swedish drilling company TGB Microdrill AB. Svenska Varv AB has also acquired 25 percent.

TGB Microdrill was formerly a subsidiary of TGB (Tung Geoteknisk Borrhning) and has been engaged until now in drilling on the Swedish islands of Gotland for the government-owned corporation Oljeprospektering AB (Opab).

While working for Opab, TGB Microdrill developed a technique for drilling with a smaller diameter than in conventional oil drilling. The Microdrill method permits lighter equipment and smaller quantities of materials to be used. The drilling rig is easy to maneuver and

requires less manpower. This, in turn, means lower well-drilling costs. The Microdrill technique reduces well-drilling expense by as much as three-fourths, compared with traditional methods.

Depths of approximately 1 100 meters have now been reached by using the new technique, but the goal during the next few years is to drill down to 2 000 meters.

TGB Microdrill will continue working for Opab on Gotland and will further develop the new technique at the same time. Most of the drilling for oil and gas on land is done at depths of less than 2 000 meters, and production volumes are small.

The Microdrill method is therefore thought to have substantial market

potential which should be exploited through a forceful and purposeful marketing program. With Svenska Varv and Salén Energy as part-owners, TGB Microdrill AB acquires the resources necessary for this purpose.

The new technique developed by TGB Microdrill permits the use of significantly smaller diameters than in conventional drilling (picture above).

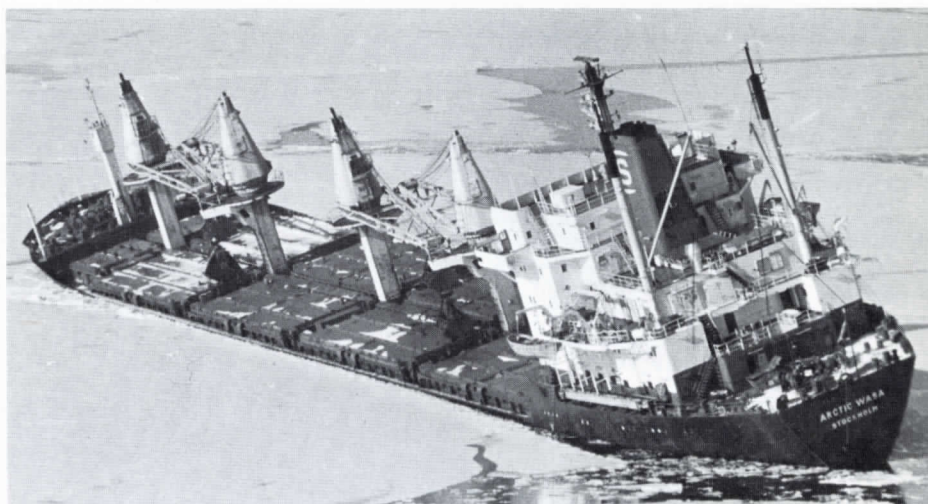
Arctic Wasa på grund

Saléns bulkfartyg Arctic Wasa grundstötte på Sjögrund sydväst om Wasa i Finland den 15 mars då fartyget var på väg från Rönnskär till Helsingborg med last av 22.770 ton svavelkisslig. Fartyget gick i konvoj som leddes av isbrytaren Tor.

Arctic Wasa fick på mindre än en minut efter grundstötning 16 graders slagsida åt babord och babords reling kom under vatten. I detta läge togs hela besättningen ombord i det holländska fartyget Altrappen, som ingick i konvojen.

Den 18 mars kopplades tryckluft till bb-tankarna, varpå slagsidan minskade till 5 grader, vilket medförde att man kunde dumpa ca 2 500-3 000 ton av lasten. Fartyget kom därmed fritt från grundet och kunde ankra.

Den 20 avgick Arctic Wasa för egen maskin till Kristinestad och den 24 mars till Helsingborg, dit hon anlände tre dagar senare. Efter lossning av kvarvarande last togs hon in på Kock-



Arctic Wasa fick vid grundstötningen 16 graders slagsida.

ums varv i Malmö för inspektion.

Reparation äger rum vid Howaldt Deutsche Werft i Kiel och kommer att ta ca fyra veckor. Sjöförklaringen ägde rum vid Malmö tingsrätt den 1 april.



En drygt 100 meter lång spricka revs upp i Arctic Wasas bottenplåtar vid grundstötningen. När fartyget dockades på Kockums lossnade stenbumlingarna som syns på bilden.

Arctic Wasa aground

Saléns bulk carrier Arctic Wasa went aground at Sjögrund, southwest of Wasa, Finland, on March 15. The ship was en-route from Rönnskär to Helsingborg carrying a cargo of 22 770 tons of sulphur pyrite as part of a convoy led by the icebreaker, Tor.

Less than a minute after running aground the Arctic Wasa listed 16 degrees to port and the port beam went under water. The entire crew was immediately transferred to the Dutch vessel Altrappen, which was part of the convoy.

On March 18 air was forced into the tanks, reducing the list to five degrees and permitting the dumping of 2 500 to 3 000 tons of the cargo. These actions refloated the vessel and she was anchored.

Two days later the Arctic Wasa proceeded under its own power to Kristinestad. On March 24 she departed for Helsingborg, arriving there three days later. After unloading her remaining cargo, the vessel put in at Kockums Shipyard in Malmö for inspection.

The ship will be repaired at Howaldt Deutsche Werft shipyard in Kiel. Repairs are expected to take four weeks. The Official hearing was held at the Malmö District Court on April 1.

The Arctic Wasa listed 16 degrees after grounding.

The grounding ripped a nearly 100-meter-long gash in the bottom plates of the Arctic Wasa. The large rocks shown in the picture were loosened from the vessel when she docked at Kockums.

Ännu tid att gå med i Aktiesparfonden

Vid årsskiftet bildades Saléninvests Aktiesparfond där samtliga, som varit anställda minst 6 månader, kan vara med. Idag deltar ca 20 % av personalen i sparandet men det finns fortfarande möjlighet att bli medlem. Anmälan skall vara inlämnad senast 9 juli 1981.

Andelsägande i Aktiesparfonden ger följande förmåner:

1. Skattereduktion på 30% av det sparade beloppet.
2. Utdelning på fondens aktier beskattas inte.
3. Värdeökning på andelar i Aktiesparfonden under sparåret och efterföljande femårsperiod beskattas inte.
4. Räntefritt lån från företaget.

Under förutsättning av oförändrad utdelning samt att ingen värdestegring sker på aktierna kommer sparandet i

Saléninvests Aktiesparfond att ge en skattefri avkastning på drygt 17 % per år under perioden 1981—1986. Utdelningen på aktierna används för inköp av nya aktier.

Med tanke på den förmånliga inköpskursen (280 kr per aktie) som fonden försäkrat sig om samt den mycket gynnsamma utvecklingen hittills, torde det inte föreligga några större risker för den som satsar på medlemskap i fonden. Den som redan anslutit sig kan glädja sig åt en stark värdestegring redan under första kvartalet — insatt kapital har mer än fördubblats om man räknar in skattereduktionen.

För varje gammal aktie får ägaren en ny aktie à nominellt 100 kr. Genom s k split halveras därefter det nominella värdet till 50 kr per aktie, vilket innebär

att av en gammal aktie blivit fyra aktier à nominellt 50 kr. Den föreslagna utdelningen för 1980 är 10 kr per gammal aktie plus en extra utdelning på 10 kr, dvs totalt 20 kr per gammal aktie motsvarande 50 kr per ny 50 kronorsaktie.

Saléninvests Aktiesparfond

Ställning 1981-03-31

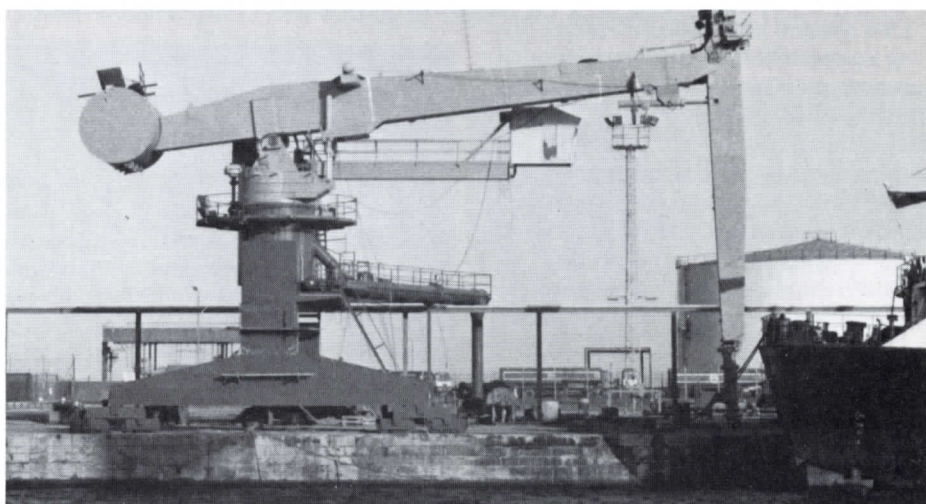
Antal anslutna:	418 st (19,5 %)
varav sjöanställda	106 av 1342
kontorsanställda	210 av 410
Salén & Wicander	102 av 390
Totalt sparbelopp:	585.600 kr
Antal aktier:	2.091 kr
Aktiekurs 1981-03-31:	490 kr
Aktieportföljens totala värde 1981-03-31:	1.024.590 kr

Fortsatt ökning för Siwertell

Orderingången till Siwertell fortsätter att öka. Försäljningen 1980 blev 100 Mkr, under januari och februari i år 58 Mkr och fler order är på väg. Cement, kol och tapioca är de mest aktuella varuslagen, exempelvis cement i Hong Kong, kol i Spanien och tapioca i Holland. Vete i Algeriet är ett annat exempel på nya hanteringsuppgifter för Siwertell-systemet. Särskilt glädjande är intresset för Siwertell-systemet för olika kolprojekt. Vidare är det klart att många framtida leveranser kommer att vara avsedda för flytande terminaler, pontoner eller fartyg.

Det ekonomiska resultatet för 1980 blev mycket tillfredsställande. Goda tekniska framsteg har också gjorts.

Verkstaden i Bjuv byggs för närvarande ut och en förlängning av monteringshallen blir klar i maj. Kontorsbristen — personal finns nu på tre olika ställen — löses genom en ny kontorsbyggnad som blir klar under hösten.



Montage i Forth Port, Scotland av SIWERTELL fartygslossare för råfosfat. Lossningskapacitet 350 ton/tim.

Ytterligare personal kommer också att behövas, främst för konstruktion och projektbehandling.

22—23 maj hålles ett agentmöte i

Amsterdam i samband med en stor internationell materialhanteringskonferens.

Continued success for Siwertell

Siwertell's volume of incoming orders is continuing to increase. Sales totaled SEK 100 m. during 1980 and SEK 58 m. during January and February of this year. And more orders are on the way.

Cement, coal and tapioca are the current products heading the commodity list, with facilities for cement in Hong Kong, coal in Spain and tapioca in Holland.

Wheat in Algeria is another example of new applications areas for the Siwertell system. The interest shown for the Siwertell system for various coal projects has been especially gratifying. Moreover, it is apparent that many future deliveries will be destined for floating terminals, pontoons and ships.

Earnings during 1980 were highly satisfactory. Many technical advances were also made.

The factory in Bjuv is presently being enlarged and an extension of the assembly plant will be finished in May. The shortage of office space — employees are now working at three different locations — is being solved with the construction of a new office building which will be complete in the fall. Additional employees will also be needed, primarily for manufacturing and project management.

An agent's meeting will be held in Amsterdam on May 22 and 23 in connection with a major international materials handling conference.

SFBF-klubben Salén

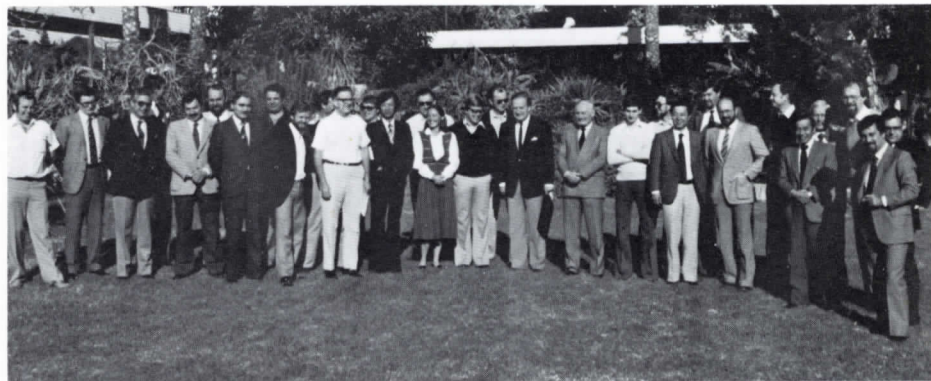
Vid årsmöten den 23 och 24 mars 1981 invaldes sjökapten Glenn Lundström till klubbens ordförande efter avgående Björn Bernefjell. Glenn Lundström är född 1939 och besitter stora fackliga meriter efter att ha tjänstgjort bl a som ombudsman i Sveriges Fartygsbefälsförening i många år. Vidare har Glenn tjänstgjort på HTFs kontor i Stockholm. Han är för närvarande anställd i Saléninvest och tjänstgör som överstyrman ombord i T/T Sea Scout.

S Elenius

Uppåt för S & W Marin

Den göteborgsbaserade grenen av Salén & Wicander-gruppen, Salén & Wicander Marin AB, har den senaste tiden haft en utomordentligt gynnsam utveckling. Omsättningen som för 1980 uppgick till 113 Mkr har på två år mer än tredubblats och lönsamhetsutvecklingen har varit mycket god.

Speciellt har Gunclean-divisionen under 1980 lyckats utnyttja den kraftiga efterfrågan på tankspolustrustning som bland annat skapats av internationella konventioner. Sålunda fakturerades under 1980 Gunclean-produkter för mer än tre gånger så mycket som 1979, en utveckling som huvudsakligen kan hänföras till den ökade totalmarknaden men också till vunna marknadsandelar.



Gunclean-sällskapet utanför hotellet.

Brand- och Gasalarmverksamheten just nu inför ett mycket spännande kommersiellt utvecklingssteg, vilket vi kommer att redogöra för i ett kommande nummer av Salén-Nytt.

Möte med Gunclean-agenter

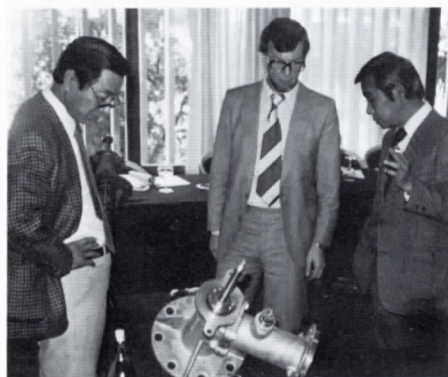
Man kan förstå att det var en något sliten men belåten skara representanter

för "Gunclean-familjen" som för en tid sedan var församlat till överläggningar på hotell Melia Don Pepé i Marbella.

Efter en kort tillbakablick utsattes deltagarna för två dagars gnuggning vad avser förväntad marknadsutveckling under den närmaste tvåårsperioden och en noggrann genomgång av produktprogrammet.

Ny Gunclean-modell

Den nyligen lanserade 270-serien tilldrog sig speciellt intresse. Denna modell har kommit för att speciellt väl möta efterfrågan på tankspolustrustning för de fartyg under ca 80.000 tdw som nu dominerar nybyggnadsmarknaden. Spolkanonen tillverkas i olika material och med olika ytbehandling för att inte bara uppfylla kraven för råolja- och produkttankers utan också på kemikalietankersidan. Därmed bryter Gunclean in i en ny nisch.



Teknisk chefen på Gunclean Jack Nordqvist visar Mr. Yamamoto och Mr. Shibayama från Misuzu Machineries & Engineering, Kobe 270-kanonen.

Förbättring för Salwico-divisionen

Situationen för Salwico-divisionen förbättrades också under förra året. Rörelseunderskottet från 1979 har för 1980 vänts till ett mindre överskott, dock inte tillräckligt för att ge acceptabel förräntning på engagerat kapital.

En kraftig ökning av orderingången för Salwico-produkterna samt pågående teknisk utveckling skapar underlag för viss optimism. Därutöver står

Upward trend for S&W Marine

The Gothenburg-based branch of the Salén & Wicander Group, Salén & Wicander Marine AB, has recently been experiencing an extremely favorable trend. Sales, which in 1980 totalled SEK 113 M, have increased threefold in two years, and the profitability trend has been very good.

During 1980, the Gunclean Division was particularly successful in exploiting the strong demand for tank-cleaning equipment, which has partly been created by international conventions. Thus, in 1980, invoiced sales of Gunclean products were three times as high as in 1979. Increases in the overall market are mainly responsible for this trend, but there has also been a gain in market shares.

As one can imagine, it was a somewhat frayed but satisfied group of representa-

tives of the "Gunclean family" which gathered for discussions some time ago at the Melia Don Pepé Hotel in Marbella, Spain.

Following a short retrospective survey, the participants were subjected to a two-day grinding session, spent in studying market developments expected in the next two-year period and in thoroughly reviewing the Gunclean range.

The recently launched 270-series attracted particular interest. This model has been specially developed to meet the demand for tank-cleaning equipment for vessels of less than approximately 80,000 dwt., which are now dominating the new-building market. The cleaning gun is available in different materials and finishes, enabling it to meet the requirements not only of crude-oil and product tankers but also of chemical tankers. Gunclean is thus breaking into a new market niche.

An improvement was also noted for the Salwico Division last year. The operating deficit recorded in 1979 was turned into a minor surplus in 1980, which was, however, not sufficient to provide an acceptable return on capital employed.

A sharp rise in order bookings for Salwico products, together with technical development work currently in progress, justifies a certain amount of optimism.

What is more, Fire Alarm and Gas Detection operations stand on the threshold of a very exciting phase of commercial expansion.



Lars O. Nilsson, VD S & W Marin

Nytt storkontrakt med Sovjet

Salén & Wicander fortsätter sin framgångsrika marknadsföring i Sovjet. Nyligen tecknade man kontrakt med den ryska inköpsorganisationen V/O Sudoimport avseende totalt 24 st Golar förbränningsugnar till ett orderbelopp av ca 7 milj. kr. Förhandlingar pågår beträffande leveranser av ytterligare ett stort antal ugnar av samma fabrikat.

1978 köpte ryssarna de första 20 Golar-ugnarna genom Salén & Wicander. Det var Sudoimport som tecknade ordern efter att ha beslutat övergå från annat fabrikat till Golar. Leveransen följdes av nya kontrakt under de påföljande två åren avseende ugnar till den ryska handelsflottan.

I samband därmed togs kontakt mellan Salén & Wicander och Giproribflot, som är det ryska fiskeriministeriets tekniska konstruktionskontor i Leningrad. Man kom överens om att konstruera en specialugn av Golars fabrikat som skulle kunna användas i samtliga ryska fiskefartyg. Det kan nämnas, att den ryska fiskeflottan är världens största med ca 3000 fartyg av olika typer.

1980 presenterades ett förslag på en sådan förbränningsugn vilken godkändes av berörda ryska fiskerimyndigheter. Dock fann man att det skulle leda till orimliga kostnader om varje

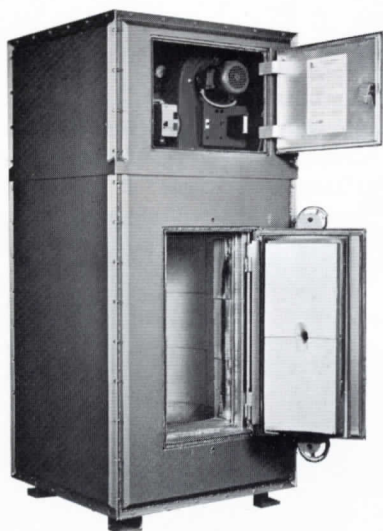


Ordern är den hittills största för Golar Metall. Affären har väckt stor uppmärksamhet i norsk press och bilden är tagen vid den presskonferens i Norge vid vilken nyheten tillkännagavs.

fartyg i fiskeflottan skulle förses med en ugn. Därför beslutade man på förslag av S&W att anlägga särskilda mottagningsstationer för fartyg som inte betecknas som oceangående för mottagning och förbränning av sopor och oljerester (från länsvattnen). Man beslutade att anlägga 18 sådana stationer i hamnar runt de sovjetiska kusterna, försedda med OG 500 - en ugn med större kapacitet. Dessutom beställdes ytterligare 6 anläggningar att placeras ombord i mindre fartyg.

Den nya ordern får ses mot bakgrund av ryssarnas dokumenterade framsynhet när det gäller miljövård och deras strävan att leva upp till gällande internationell lagstiftning (IMCO/MARPOL).

Hos S&W liksom hos Golar Metall, som tillverkar ugnarna, är man givetvis mycket nöjd med de ingångna kontrakten med Sovjet. Bill Åhgren, som har lett de framgångsrika förhandlingarna, säger att man nu studerar ett nytt projekt omfattande installation ombord på ett avsevärt antal sovjetiska oceangående fiskefartyg. Konkreta förhandlingar pågår och Salén-Nytt återkommer härom i ett senare nummer.



OG 100 har konstruerats i samarbete med Golar Metall. Det är det intima tekniska och kommersiella samarbetet under en följd av år mellan Golar och S&W som möjliggjort den nya säliframgången på Sovjet.

Important new contract with the Soviet Union

Salén & Wicander is continuing its successful marketing program in the Soviet Union. A contract was signed recently with the Russian purchasing organization V/O Sudoimport, pertaining to 24 Golar incinerators with an order value of approximately SEK 7 m. Negotiations are continuing relative to deliveries of another large number of incinerators of the same design.

The Russians bought their first 20 Golar incinerators through Salén & Wicander in 1978. Sudoimport signed the order after deciding to change over from another brand to Golar. During the two years following this delivery, new contracts were made for incinerators for the Russian merchant fleet.

In this connection, contact was established between Salén & Wicander and Giproribflot, the Russian Ministry of Fishing's technical design office in Leningrad. Agreement was reached to design a special Golar-brand incinerator which could be used onboard all Russian fishing craft. The Russian fishing fleet is the world's largest, comprising about 3,000 vessels of different types.

In 1980 a proposal for an incinerator of this type was submitted to and approved by the Russian fishing authorities concerned. It was discovered however, that the expense of equipping every vessel with an incinerator would be unreasonably high. A decision was therefore reached to establish special receiving stations for non-ocean-going craft, where refuse and surplus oil from the bilge water would be

Cont. page 14

SDC lastar malm

Salén Dry Cargo förfogar idag över 55 fartyg, de flesta sysselsatta med bulktransporter över världshaven. Ett av dem, den inchartrade 32.000-tonnaren Marina di Alimuri, transporterade i februari 27.000 ton malm från Irian Jaya (f d Nya Guinea) till Hamburg och inledde därmed ett ovanligt intressant transportprojekt som totalt omfattar 1 miljon ton över en femårsperiod.

Alf Eriksson, som är ansvarig för teknisk utveckling inom Salén Dry Cargo, har arbetat med Irian Jaya-projektet sedan starten. Han har gjort flera resor ditut för att förbereda skeppningarna och ger här en skildring av projektets omfattning och de mycket säregna förhållanden som råder i området.

porteras med linbana den sista biten eftersom den lodräta bergväggen omöjliggör byggande av väg.

Utgående last transporteras med linbana från gruvan till processindustrin, där råmalmen förädlas till koppar-koncentrat.

Inför fortsatt transport mot utlastningshamnen omvandlas det finkorniga koncentratet till slurry (malmslam) för pumpning direkt ner till Amamapare. Där används cyklon och torkutrustning för att omvandla slurry till "torrsbstans".

Projektet sysselsätter ca 3000 personer, varav ca 300 finns vid Amamapare och resterande i huvudbyn Tembagapura. Huvuddelen av de anställda är indonesier inflyttade från västra delarna av landet, medan övriga ca 700 är från andra länder.

Dyrbar last

Gruvfyndigheten är mycket rik och den

Malmen kommer från ett av världens mest otillgängliga områden, djungeln på Irian Jaya. Själva gruvfyndigheten, som består av koppar med inslag av guld och silver, är belägen ca 80 km från kusten på en nivå av ca 3600 m.

Djungeln och den höga branta bergskedjan har medfört att stora pengar investerats i transportsystem från kusten till gruvan (se kartsnitt). Inkommande förnödenheter för gruvsdriften kommer till kustorten Amamapare med kustfar-

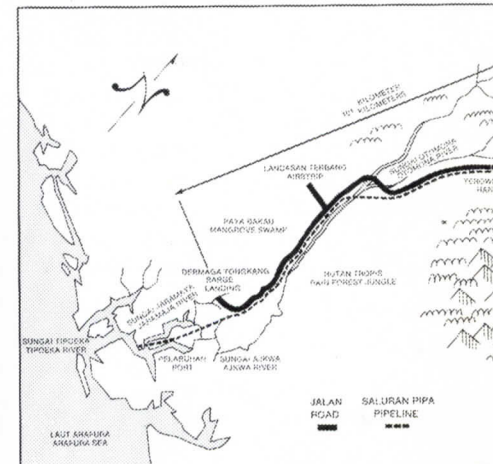
tyg, omlastas till flat top barges som för godset uppströms ca 15 km till "Pad II" där omlastning sker till bil. Vägen kan inte dras närmare kustlinjen på grund av bristande markbärighet. På en krokig och slingrande väg förs sedan godset med 4- alternativt 6-hjulsdrivna fordon upp till huvudbyn Tembagapura (2000 m över havsnivån) eller till processindustrin på 2600 m höjd, där malmen förädlas till koncentrat. Utrustning som skall till gruvan får trans-



Motorbåt är ett bra fortskaffningsmedel genom djungeln ...



... men även kanot används.



Verksamheten sker i ett mycket otillgängligt område i Nya Guinea. Numera är denna del av ön indonesisk. Irian Jaya. "Jaya" är synonymt med engelska "land".



Tipoeke River slingrar sig genom den tropiska skogen.

m i Nya Guinea

utskeppade lasten har ett högt värde. En last på 20.000 ton koncentrat innehåller ca 6000 ton koppar, 2 ton silver och 150 kg guld. Värdet av en fartygs-last på 20.000 ton uppgår till ca 50-60 Mkr.

"Minioffice" i Amamapare

SDC:s kontrakt omfattar dels sjötransport av gruvans totala produktion de närmaste fem åren (ca 200.000 årston koncentrerat) samt dels management av två pråmar (coasters) som användes vid utlastning av koncentratet. Med hänsyn till att SDC:s uppdrag är mycket omfattande samt till att verksamheten sker på en plats på jorden dit inga vanliga kommunikationsmedel når, har SDC ett "minioffice" i Amamapare bemannat med en man som på heltid arbetar med detta projekt.

Stuveri saknas

Amamapare är beläget ca 15 km upp-

ströms Tipoea River. Djupgåendet i floden begränsas av en "bar" som medger största nedlastning av fartyg till ca 21 fot. Denna begränsningsfaktor medför att utgående last endast till ca 50 % kan lastas ombord i Amamapare vid den installerade fartygslastaren. Övrig last läktras offshore med hjälp av de båda pråmarna Ajkwa och Otomona (ca 2500 ton vardera). Själva läktringsarbetet utföres med hjälp av moderfartygets kranar och skopor, som manövreras av fartygets besättning, eftersom inget stuveri finns.

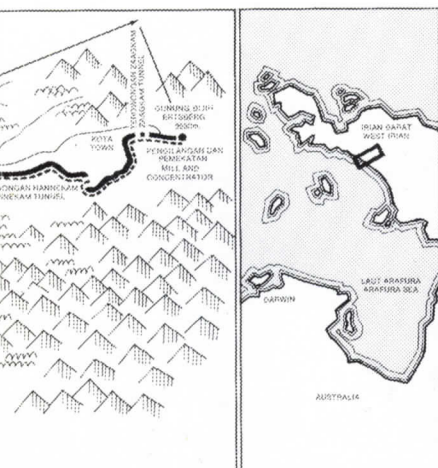
Huvuddelen av de aktuella kvantiteterna är avsedd för smältverken i Japan, Korea m fl länder. Udda laster till Europa är även aktuella.

Kulturer som möts

Att läsa Sten Bergmans bok "Min far är en kannibal" ger en målande beskrivning av under vilka yttre omständigheter detta projekt bedrivs. Även om kannibalismen numera kanske är helt

borta i området, innebär äventyret att två kulturer, tusentals år ifrån varandra, finns inom samma område. Både nere vid kusten och uppe i bergen finns lokala folkstammar som lever på "stenåldersnivå". Vegetationen är mycket intensiv med många vackra växter. Djurlivet är rikligt med bl a krokodiler, elektriska ålar, ormar, moskiter och andra trevligheter.

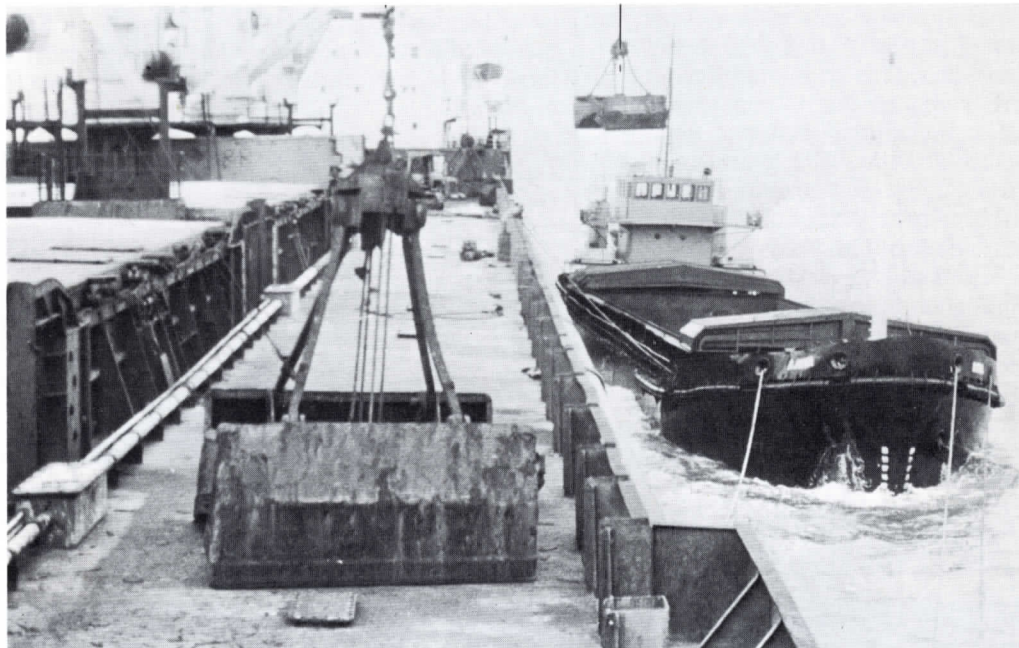
Alf Eriksson



igt område inom västra delen av f d Nya
skt territorium och namnet har ändrats till
ska "glory".



äta djungeln.



Läktring pågår.

SDC Transporting Ore from New Guinea

Salén Dry Cargo's fleet currently comprises more than 55 vessels, most of which are engaged in ocean-going transport of bulk cargos. One member of the fleet, the chartered 32 000 dwt Maruna di Alimura, transported 27 000 tons of ore from Irian Jaya (formerly Papua New Guinea) to Hamburg in February of this year. The trip was the maiden voyage of a unique transport project involving shipment of 1 million tons during the next five years.

Alf Eriksson, head of technical development within Salén Dry Cargo, has been involved with the Irian Jaya Project since its inception. He has made a number of trips to the area to coordinate preparations for the shipping operations and has provided the following report on the project and the special conditions prevailing in the region.

The ore comes from one of the world's most inaccessible regions, the jungles of

Cont. page 13.

Ny Saltech-produkt minskar bunkerkostnaderna

Att rätt trim av ett fartyg har väsentlig betydelse för bränsleekonomin har länge varit känt och påtalat av fartygskonstruktörer och -tekniker. Med de våldsamt stigande oljepriserna har denna tidigare ofta ignorerade princip fått allt större aktualitet och ekonomisk betydelse.

Salén Technologies AB (Saltech) har i samarbete med ASEA utvecklat och lanserat ett system, i vilket man med hjälp av ett microdatorbaserat instrument ombord — Optitrim — kan beräkna det trim som ger den lägsta bränsleförbrukningen vid varje given fart och varje givet displacement. Instrumentet kan dessutom användas för lastfallsberäkningar, varvid displacement och trim presenteras efter att data om last, tankinnehåll etc matats in.

Efter inmatning av den fart som planerats för resans genomförande, räknar instrumentet fram det gynnsammaste trimmet samt den bränslebesparing man kan göra genom att trimma fartyget rätt. Instrumentet används därvid för att räkna fram det nya lastfall som ger det optimala trimmet.

Bakom Optitrim-systemet ligger tre års omfattande Saltech-studier av ett fartygs bränslekonsumtion som funktion av dess trim vid olika displacement och farter. Beräkningar har gjorts för ett flertal fartygstyper för att bestämma det optimala trimmet för olika kombinationer av fart och displacement. Modellprov för att ge underlag till trimoptimering har hittills genomförts eller håller på att genomföras för ett 30-tal fartyg inkluderande kyl-, bulk- och tankfartyg ur Saléninvests flotta. Även fullskaleprov har genomförts.

Baserat på erfarenheterna hittills samt beräkningar från modellprov har man på Saltech kommit fram till att den genomsnittliga besparingen ligger i storleksordningen 2 — 3 ton bränsle per dygn. Enligt Saltechs beräkningar skulle systemet betala sig på ett år eller mindre.

Datainmatningen i det slutna, självförsörjande datorsystemet, som är oberoende av yttre sensorer eller andra onlinedata, är enkel liksom också anpassningen till det erhållna optimala trimvärdet genom ändring av viktfordelningen i lastrum och tankar. De enda data en operatör måste känna till är lastvolym och stuvningsfaktor, volym och specifik vikt för ballast, bunker och färskvatten och fartygets beräknade medelfart.

Med hjälp av Optitrim-systemet kan man alltså fördela last, ballast och bunker på bränsleekonomiskt bästa sätt. Den bränslebesparing som kan uppnås genom att hålla ett fartyg under optimal trim är enligt Saltech väsentlig för de flesta typer av fartyg och speciellt stor för fartyg med bulbstäv.

Det tycks finnas en naturlig motvilja hos många befälhavare mot att trimma sitt fartyg på annat sätt än på aktern och det är ett problem, som man varit medveten om hos Saltech. Men genomförda prov har visat att en bulb i de flesta fall fungerar mer effektivt om fartyget är trimmat på nosen.

En prototyp av Optitrim finns redan i Arctic Wasa och Saléns planerar att installera systemet i de flesta av sina fartyg.

Saltech har också rönt ett mycket stort intresse för Optitrim i USA och man är nu som bäst i färd med att offerera till ett flertal rederier där.



Journalisten John Prescott, teknisk korrespondent hos Lloyds List, gjorde en omfattande intervju med Saltech-medarbetare beträffande Optitrim. Här tillsammans med Malte Edholm i v och den aktuella micro-datorn.

New Saltech Computer System Reduces Bunker Oil Costs

The fact that correct trim is important for fuel economy is a well-known principle often quoted by naval architects and engineers. But the sharply rising price of fuel oil has brought the economic significance of this often-ignored principle into current focus.

Salén Technologies AB (Saltech), in cooperation with ASEA, has developed and launched a new system, OPTITRIM, which incorporates a microcomputer-

based instrument on board a vessel to compute the trim which will provide the lowest fuel consumption at any given speed or displacement. The instrument can also be used for calculating "case of load" (even keel, forward or aft trim). After such parameters as type of cargo, tank loads, etc., are provided, the instrument presents a readout of displacement and trim.

After the cruise speed planned for the voyage is fed into the computer, it calculates the best trim and the fuel savings possible by trimming the vessel correctly. The instrument then computes the new case of load which will provide the optimum trim.

OPTITRIM represent three years of

intensive research by Saltech on fuel consumption as a function of trim and displacement at various speeds. Calculations have been made for several types of vessels to determine the optimum trim for various combinations of speed and displacement. Model tests have been made, or are being made, for more than 30 types of vessels, including reefers, bulk carriers and tankers in the Salén fleet to collect documentation on trim optimization. Full-scale tests have also been carried out.

Based on experience to date and the results from the model tests, average savings are in the vicinity of two to three tons of fuel per 24 hours.

Tor Line till DFDS

I samband med överläggningar mellan den danska rederikoncernen DFDS och Tor Line om samarbete ifråga om passagerartrafik på Nordsjön och kryssningstrafik i Karibien framkom en gemensam uppfattning att en sammanslagning av vissa delar av de båda företagens verksamheter skulle innebära väsentliga fördelar. Detta skulle särskilt gälla passagerarsidan. Tor Lines och DFDS kombinerade resurser skulle ge en betydande förstärkning av konkurrenskraften under de kommande årens förväntade hårda konkurrens på Nordsjön.

På fraktsidan skulle sammanslagningen leda till kostnadsbesparingar främst genom ett bättre utnyttjande av fraktterminaler och frakttonnage.

DFDS' styrelse gav vid sammanträde den 12 mars sin verkställande ledning fullmakt att fortsätta förhandlingarna med Tor Line med målsättning att överta hela Tor Lines frakt- och passagerarverksamhet på Nordsjön och förvärva passagerarfartygen Tor Scandinavia och Tor Britannia.

Tor Line och dess tre delägare — Salénia, Saléninvest och Transatlantic — har uttalat sig positiva till DFDS' bud. Vidare har man förklarat sig beredda att medverka till att försöka lösa de sysselsättningsproblem för de ombordanställda som kan komma att uppstå.

DFDS, som ingår i den danska Lauritzen-koncernen med huvudverksamhet inom sjöfart och industri, bedriver bl a en omfattande passagerar- och frakttrafik på Nordsjön (trafiken Göteborg-Newcastle i samarbete med Tor Line) och har beslutat etablera kryssningstrafik i Karibien genom sitt helägda dotterbolag World Cruises i Miami.

Ansökan om tillstånd till försäljningen har inlämnats till Kommerskollegium och skall kompletteras med protokoll från pågående MBL-förhandlingar. Den lokala HTF-styrelsen har tillstyrkt försäljningen. Beträffande däck- och maskinbefälsorganisationerna har efter centrala förhandlingar krav framställts att fartygen skall segla under svensk flagg och gå i charter för DFDS. Tor Line har därvidlag förklarat sig villiga diskutera en omförhandling under förutsättning att de rationaliseringsbesparingar som föreslås av de anställda kan uppnås.

Årsmöte i Kulturföreningen

Vid Saléns Kulturförenings årsmöte den 18 mars valdes Gösta Ekeström till ny ordförande efter Kjell Blixt, som innehaft posten alltsedan föreningens bildande för 6 år sedan men som nu fransagt sig återval. Styrelsen fick i övrigt följande samman-

sättning: Ingrid Regnell (v ordf), Lars Gunnar Mannersjö (sekreterare), Bert Lundgren (kassör) och Brita Troell (konst) samt Monica Endermark och Yvonne Näslund (suppl)

Cont. SDC transporting ore...

Irian Jaya. The mine, containing ore deposits of copper with strains of gold and silver, is located approximately 80 kilometers from the coast at an elevation of about 3 600 meters.

Approximately 3 000 people are engaged in the project, of which 300 are based in Amamapare and the remainder in the main village of Tembapapura. Most of the employees are Indonesian recruited from the western region of the country, while approximately 700 are from other countries.

Mine virtually inaccessible

The ore deposits are very rich and the shipment are very valuable. A cargo of 20 000 tons of ore concentrate contains about 6 000 tons of copper, two tons of silver and 150 kilos of gold. One ship load of 20 000 tons is worth about SEK 50 to 60 million.

Valuable cargo

SDC's contract involves shipping of the mine's total production during the next five years, approximately 200 000 tons per year of concentrate, as well as management of two barges (coasters) which are used during the transport of the ore concentrate from a river port to the bulk carrier. Due to the extensive nature of SDC's involvement in the project and the lack of normal communications to this remote area of the world, the company has established a small office in Amamapare. The "mini office" is staffed by a single employee who works full-time with the project.

Most of the ore shipped from the mine is destined for smelting plants in Japan, Korea and other countries in the area. Some shipments may be made to Europe.

S & W plans busy exhibition schedule

Participation in exhibitions and trade fairs is a key element in Salén & Wicanders marketing activities. Successful marketing in the Eastern European countries is particularly dependent upon such activities to establish customer contract. In some instances, trade fairs and exhibitions are the only marketing tool which can be used.

During the remainder of 1981, Salén

and Wicander will participate in the following exhibitions and conferences:
Norshipping, Oslo, May 11-16
Bulk Handling and Transportation Conference/ Exhibition, Amsterdam, May 19-21
Portex, Hamburg, May 26-30
Offshore Marine Technology, Gothenburg, August 19-21
Neftegaz, Moscow, October 20-25
Marintec, Shanghai, December 10-16

Tor Line to DFDS

Negotiations have been under way for some time between the Danish shipping group DFDS A/S and Tor Line of Gothenburg concerning cooperation in the North Sea passenger traffic and cruise traffic in the Caribbean.

It has become gradually apparent that a merger between certain parts of the two companies would make for substantial advantages. The combined resources of DFDS and Tor Line would substantially strengthen the ability to meet the strong competition expected during the coming years on the North Sea.

DFDS, which is part of the Danish Lauritzen Group with main activities in shipping and industry, has an extensive passenger and ro/ro traffic on the North Sea (the Gothenburg-Newcastle traffic in coo-

peration with Tor Line) and will establish cruise traffic through its wholly owned subsidiary Scandinavian World Cruises, Miami.

At a DFDS board meeting in Copenhagen on March 12 the executive management was given authorization to continue the negotiations with Tor Line with the aim to acquire Tor Line's ro/ro and passenger services on the north Sea, including the passenger ships Tor Scandinavia and Tor Britannia.

The owners of Tor Line - Salénia, Saléninvest and Transatlantic - are in favour of the DFDS proposal. They will make efforts to try to solve employment problems that may arise for the employees at sea.

Med julbåt till Panama

Varför man följer med en salénbåt vid den framför allt kommersiellt heliga julen torde vara alldeles självklart. Medvetandet om att slippa slå in klappar och se jul-TV, slippa laga julmat och dricka glögg kändes som en befrielse när vi äntrade Snow Drifts lejdarer i Bremenhafen några dagar före jul. Att julfirandet ombord sedan blev något helt annat har vi ingen anledning att klaga över, ty en föredömlig koncentration av allt julfirande till en enda dag blev en upplevelse som inte glömmes lätt.

Den som nedtecknar detta utsågs bevaras till jultomte av fartygets kapten Börje Gröndahl. Med skägget konstruerat av de bästa blånor och iklädd röd pappersbordduk framstammade jag den traditionella frågan "Finns det några snälla sjömän?". Nu, tre veckor senare kan jag försäkra att snällare sjömän finns varken hitom eller bortom Azorerna med omnejd. Och visst fick vi glögg — men god sådan, visst fick vi julmat men inte förberedd av oss landkrabbor utan av chief steward, kocken och Irene i mycket ljuv förening. Och fram på natten sjöng vi alla med när Sven tog fram sin gitarr. Allt hade en spontanitet som var värmande och fin.

Almirante — tillräckligt exotiskt

Målet för vår resa var flera. Den språkliga inadvartensen är avsiktlig. Målet skiftade allteftersom bananbefraktarna i New York och annorstädes tycktes vara på humör. Efter att bli ha glatt oss åt strandhugg i Cortez i Honduras hamnade vi till slut i Almirante i Panama. Inte precis alla sjömans dröm, men tillräckligt exotiskt för den i Mellanamerika obevandrade för att utomordentligt förströ oss de tre dagar vi låg där. Tiden fördes med besök på bananplantager, visiter i samhällets samtliga snabbköp, iakttagande av papegojor i kvällsskymning och promenad längs gatorna, som var så skönt tysta utan biltrafik.

Under utresan överraskades vi av storm utanför Spanien, som på ett högst effektivt sätt sammanförde allt bagaget till hyttgolvet men ej hindrade de flesta från att inta tre mål god mat om dagen och att stilla sitta vid ljugarebänk med den som hade frivakt, något som förresten hörde till den trevliga rutinen under hela resan.

När vi passerade Azorerna i kvällsljus slog min hustru och jag larm om en fiskebåt som blossade nödsignaler. Att det sedan råkade vara ljuset från en fyr som reflekterades i kommandobryggans glasfönster var ju efteråt en smula förargligt.



Juklappsutdelning på Snow Drift

Söder om Azorerna fylldes poolen på akterdäck. För varje dag blev vattnet varmare och de obligatoriska besöken på bryggan, där det var ett stort utnyttjat privilegium att uppehålla sig, blev kortare. Eftersom klockan under utresan brassades mest varje kväll blev nattsömnen lång och vi började återfå de krafter som vi förbrukat under en trist höst hemma i "Svedala". Vi hade det oförsäktligt bra.

Gustav Vasas söners hustrur

Den sällskapliga samvaron ombord, självfallet mest knuten till måltiderna, lämnade ingenting övrigt att önska. En

andremaskinist som visste allting om Gustav Vasas söners hustrur, en överstyrman vars etymologiska kunskaper gjorde språklexika överflödiga och med förkrossande kunskaper på de flesta områden samt roande specialkunskaper hos de flesta gjorde att varje lunchkonversation hemma i Stockholm framstod som ovanligt platt.

Om tiden räckte till spelades det någon gång schack. Inte så att jag behärskar spelet, men det gjorde Börje, vår kapten. Redan hans schackhistoriska och speltekniska beskrivningar var fascinerande. Att man sedan lugnt kan införas under rubriken offerlamm är en annan sak. Upp till de första tre dagarna gick det bra. Men om metaforen tillåtes, fördes sedan fåret snabbt till ättestupan, där det inte fanns någon återvändo. Men en sak lärde jag mig: man lägger ner kungen på sidan när man är schack och matt. Av den gesten blev jag till slut trött i handen.

När detta skrives siktar vi snart Azorerna på hemväg. Hur är det Goethes Don Carlos börjar: "Jetzt sind die schönen tagen in Aranjuez zu Ende mein Prinz". Jag kommer att ha anledning citera dem, då det är dags för oss att börja packa. Men roligt var det och saken efter sol, värme, bekvämlighet och framför allt de vid det här laget kära ansiktena blir stor.

Ernst Nathorst-Böös

Cont. Important new contract...

incinerated. Eighteen such stations would be built at ports along the Soviet coasts, equipped with OG 500 incinerators which have greater capacity than the OG 100s.

In addition, six incinerators were ordered for installation onboard smaller vessels.

The new order illustrates both the Russians' proven foresight with regard to environmental protection and their aspiration to live up to current international legislation (IMCO/MARPOL)

Both Salén & Wicander and Golar Metall, the Norwegian company which manufactures the incinerators are highly pleased, of course, with the contracts opened with the Soviet Union. Bill Åhgren, who led the successful negotiations, says that a study is now being made of a project covering installations aboard a sizeable number of ocean-going Soviet fishing vessels. Definitive negotiations are under way, and Salén-Nytt will return to this subject in a later issue.

The order is the largest thus far for Golar Metall. The transaction has aroused substantial interest in the Norwegian press. This picture was taken during the press conference at which the news was announced.

The OG 100 was designed in collaboration with Golar Metall. The close technological and commercial teamwork between Golar and S&W over a period of years made the new sales success possible in the Soviet Union.

Personnytt

Till ny chef för Gunclean-divisionen, Salén & Wicander Marin AB, Göteborg, har utsetts Mats Nilsson. Han kommer närmast från Aga Cryo, där han var marknadschef. Mats Nilsson tillträder sin nya befattning i början av juni.

Jan Sanderöth har tillträtt befattningen som chef för Salwico inom Salén & Wicander-gruppen. Han var tidigare chef för metall-avdelningen vid Tibnor Väst.



Mats Nilsson



Jan Sanderöth

Tor Scandinavia i österled



Monica Frime, PR-chef i Tor Line, gjorde i februari en resa i Fjärran Östern, där hon tillsammans med Margareta Sverring från Saléns tog hand om svenska journalister som besökte Salénföretag i området och följde med Tor Scandinavia mellan några hamnar under fartygets utställningsresa i januari-februari. Monica har skrivit en serie artiklar från sin resa, här berättar hon om Tor Scandinavias resa i Fjärran Östern. Vi tackar för bidragen. Red.

Tor Line och Tor Scandinavia kan se tillbaka på en ny lyckad expotripp. "Holland Expo II" till Fjärran Östern slog alla rekord. Under den drygt tre veckor långa handelsodysseen till Fjärran Östern i början av året tecknades kontrakt på holländska produkter till ett värde av ca 90 milj holländska gulden. Dessutom knöts många kontrakter som kan resultera i nya affärer.

Invigning i snöstorm

Den 13 januari invigdes Holland Expo i rykande snöstorm och tolv minusgrader i Inchon, Söuls hamnstad i Sydkorea. På det till oigenkännlighet omgjorda och pyntade bildäcket var det dock vår: tusentals tulpaner, forsytia och syrener svarade för färgingen. Förutom en trädgårdsmästare fanns drygt 300 andra holländare ombord representerande 140 företag. De 3000 kvadratmeter som stod till förfogande fylldes upp av det yppersta som holländsk exportindustri har att bjuda idag — främst kanske inom tung verkstadsindustri och avancerad elektronik.

Holländarna "hemma" i Djakarta

Från Korea bar det av till det ur klimat-

synpunkt något behagligare Taiwan och till ett vårligt Hong Kong, som lämnades för ett sommarvarmt Manila på Filippinerna. Singapore blev nästa anhalt och Port Kelang i Malaysia. Resan avslutades i Djakarta, holländarnas gamla domän i Indonesien.

— Vi betraktar detta som Nederländernas viktigaste tillväxtmarknad, och så är det ju gamla hemtrakter för oss och vi räknar med ett mycket varmt mottagande i bl a Indonesien, menade den holländske handelsministern K H Beyen, som var en av dem som representerade Holland under resan. 5000 besökare i snitt kom var och en av de fyra utställningsdagarna i Djakarta. Snudd på "Abu Dhabi-stämning". Det sistnämnda syftar på ett smärre upplopp i Abu Dhabi under första Holland Expo då 10 000 människor köade i timmar på kajen för att få komma ombord — och efter det att inbjudningskortet varit i omlopp på den lokala marknaden.

Något liknande inträffade alltså i Djakarta men Tor Scandinavias 125 män och kvinnor starka besättning lyckades bemästra situationen charmant även denna gång.

Nästa gång jorden runt

Bortsett från de rent kommersiella intressena blev resan mycket lyckad. Den nöjde befälhavaren, kapten Bengt Isefalk, kunde konstatera att man höll tidtabellen i samtliga hamnar utom en där man kom iväg en halvtimme senare än vad som var tänkt. Mycket nöjd med resan var utställningsgeneralen, World Wide Expo-direktören Rudi Bier från Köpenhamn, som återigen har fått påtagliga bevis för det han har sagt hela tiden: "A sailing affair — is a selling affair".

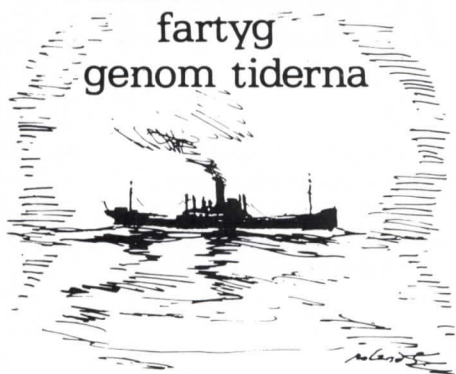
När detta skrivs förbereds redan nästa stora flytande utställningsprojekt. Om Rudi Bier får som han vill skall Tor Scandinavia göra en jordenruntresa nästa gång med fem olika s k fackmässor. För att marknadsföra dessa har Rudi Bier skaffat sig agenter i arton länder runt om i världen.

Vad Sverige beträffar så har Exportrådet beslutat att gå in och ge World Wide Expo och utställningsverksamheten sin välsignelse. Broschyrer finns nu även på svenska och ett exportstöd på fyra milj kr kommer att delas ut till svenska utställare.



Tor Scandinavia på väg in mot ett soligt Hong Kong

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 24

Seven Skies (1958—1965)

Tankmotorfartyg, byggt 1957 vid AB Götaverken, Göteborg.

Tonnage: 12645 brt, 7309 nrt, 19250 tdw.

Reg.nr.: 9782.

Levererades den 10 oktober 1957 till Rederi AB Bifrost, Göteborg och fick i dopet namnet *Harry R. Trapp*.

1958, dec., inköpt för 11,8 mkr av ett partrederi i Stockholm med skeppsredare Sven Salén som huvudredare, varvid namnet blev *Seven Skies*.

1965, april, avyttrades tankern för 7,6 mkr till skeppsredare H. Ditlev-Simonsen & Co, Oslo, Norge. Hon avgick Vlissingen den 12 april 1965, omdöpt till *Vincita*.

1973, juni, såld till Belle Isle Shipping Co, Monrovia. Omdöpt till *Chemical Marketer*.

1978, jan., såld till Lotti SpA, Spezia, Italien och omdöpt till *Lionello L*.



Sven Salén (1958—1977)

Tankmotorfartyg, byggt 1958 vid AB Götaverken, Göteborg.

Tonnage: 25779 brt, 15297 nrt, 40120 tdw.

Reg.nr.: 9862.

Levererades den 19 september 1958 till Rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm och var då den svenska handelsflottans största fartyg.

1969, ändrades rederiets namn till Salénrederierna AB, Stockholm

1975, 1 juli, ändrades rederiets namn till Saléninvest AB.

1977, okt., såld till A Bottacchi, S.A. de Nav., Buenos Aires, Argentina och omdöptes till *Cabo Corrientes*. Avgick från Singlefjorden i början av november 1977.



Kyl

Marknaden har varit mycket fast under de senaste veckorna och betydligt högre än under motsvarande period förra året. Avslut har noterats på goda nivåer och någon större avmattning är inte att förvänta under de närmaste veckorna.

Fruktskeppningarna från södra hemisfären är nu i full gång och med den tonnagebrist som råder kan vi förvänta oss en något förlängd säsong.

Vi erhåller goda frakter och flottan är effektivt sysselsatt.

Tank

Den mycket svaga aktiviteten på tankmarknaden har gjort att frakterna för VL/ULCC har sjunkit till en nivå då uppläggning återigen har blivit aktuell. Denna gång är dock optimismen större än vid uppläggningarna 1975-76, varför många fartyg väntar med att ballasta tillbaka till AG efter utlossning och istället stannar i lossningsområdet för att invänta bättre marknad.

Eftersom färre fartyg nu återvänder till AG har antalet prompta fartyg, som mest omkring 45 fartyg om 10,5 milj t dw, börjat minska och frakten för en VLCC AG/West har därför stigit från bottenläget WS 22 till WS 29,75. För det medelstora tonnaget har situationen varit nästan lika dålig, 80.000 ton har fått WS 45-50 i Medelhavet/Carib.

Efter en varm vinter med låg industriell aktivitet har oljekonsumtionen i den industrialiserade världen sjunkit. Men vi tror oss kunna se en ökad aktivitet på oljemarknaden, då ett överutbud av olja nu skapat en prissituation som bör locka oljebolagen till ökade inköp.

Torrlast

Marknaden för Panmax har under mars månad försvagats ytterligare något, huvudsakligen pga återhållsamhet i Atlanten från kolbefraktare och ökat antal utlossade fartyg i Japan.

Anhopningen av tonnage i Hampton Roads har reducerats huvudsakligen pga brist på nya kolstemmar i avvaktan på en eventuell kolgruvearbetarstrejk. Under den närmaste tiden kommer troligen marknaden att mattas ytterligare, men vi har en relativt optimistisk syn på sommaren/hösten 1981, framför allt tack vare goda spannmålsskördar i Argentina och ökad rysk aktivitet. Handysize-marknaden är oförändrad, dvs något svagare än hösten 1980.

The Freight market

Week 15

Reefer

The market has been very firm during the last few weeks and considerably higher than during the same period last year. Fixtures have been concluded at high levels and we do not expect any drastic change within the next few weeks.

Fruit exports from the Southern Hemisphere are now at their peak, and with the present scarcity of tonnage, we can expect a somewhat prolonged shipping season.

We are presently obtaining good freight rates and the fleet is well employed.

Tanker

The very weak tanker market has resulted in a drop in the freight rates for VL/ULCC to such a level where lay-up of the ships has once again become an alternative. This time, however, the owners are more optimistic than in 1975-76 and many ships are postponing their ballast voyage back to the AG, and instead remain where they are after discharge in order to await a better market. As fewer ships now return to the AG, the number of spot prompt ships, which reached a maximum of about 45 ships of 10.5 mill. dwt, is now decreasing and consequently the freight rate for a VLCC AG/West increased to WS 29.75 after having reached the rock-bottom level of WS 22.

For the middle sized tonnage the situation is almost as bad, 80,000 tons is paid WS 45-50 in the Med/Carib areas.

Due to a mild winter with low industrial activity oil consumption has reduced in most parts of the world. However, we expect increased activity on the oil market as the over-supply has now created a price situation which should tempt the oil companies to buy more oil.

Dry Cargo

During March the market has been further weakened mainly due to the resistance in the Atlantic among coal charterers and an increased number of ships completing their discharging in Japan.

Congestion in Hampton Roads has been reduced, mainly due to lack of new coal stems pending the possible coal miners' strike which at the time of writing is in force. We believe that there will be a further softening in the market in the near future, however, we view the summer and autumn of 1981 with optimism, particularly due to good grain crops in Argentina and increased activity by Soviet charterers.

The handy-size market remains unchanged, i.e. somewhat weaker than autumn 1980.

Hospital Nilsson klart

I nr 4/80 av Salén-Nytt berättade journalisten Lars Westman om sjömannen hos Saléns, Nils Arne Nilsson, som ville starta ett sjukhus i Nicaragua med hjälp av utrustning från Sverige. Nu har sändningen anlänt och Nils Arne kan verkligen sätta igång med sitt arbete. Lars Westman kommer här med fortsättningen av sin berättelse om Nils Arne.

Det är sommar i Nicaragua. Sjömannen Nils Arne Nilsson befinner sig på Saléns Snow Flake någonstans ute på haven. När han kommer hem är sjukhuset förhoppningsvis klart; det som Nils Arne jobbat så hårt för hemma i Juan del Sur.

Det har varit många äventyr och problem på vägen. Sjukhusutrustningen som skänktes förra sommaren av Sahlgrenska och Mölndals lasarett i Göteborg fraktades på krokiga vägar ner till Nicaragua.

Vi var med och packade två stora containers fulla med utrustning i Göteborg och vi fraktade allting ut till Skandiahavnen, som tyvärr visade sig vara fel hamn — det salénfartyg som skulle ta "burkarna" till Panama låg i Frihamnen. En pråmkran lyfte burkarna mellan de båda hamnarna, lastade dem på Snow Drift och sen trodde vi att allt skulle vara gott och väl.

Men någon gång i augusti förra året låg plötsligt hela lasten på en kaj i Bremerhafen. Snow Drift hade blivit omdirigerad från Panama till Nya Zeeland och lämpat av burkarna i Bremerhafen.

De fraktades över till Hull, därifrån vidare med ett bilfraktfartyg till Jacksonville USA, lastades om i Panama och därifrån till Corinto i Nicaragua.

I Corinto stod Nils Arne Nilsson och kliade sig i skallen: kranarna i Corinto var dimensionerade för bananklasar, inte för container på 8 ton styck.

Nils Arne ledde lossningen av sjukhusutrustningen. Varje pryl fick plockas ut och hissas ner i pråmar och sedan tas i land.

Det var ett arbete som vi följde med bävan och maktlöshet från Stockholm. Fanns det överhuvud taget en enda pinal som var hel efter alla dessa turer på haven?

Jodå, i november for vi över till Nicaragua, träffade Nils Arne Nilsson som var hemma från sjön, och inbjöds att besiktiga alla prylarna som lossats i Corinto.

På hälsovårdsministeriet i huvudstaden Managua finns en stor hangar som används för att lagra hjälpsändningar från hela världen och varenda pinal som vi varit med och lastat i Göteborg fanns nu bokförd och registrerad. Allt hade klarat transporten över havet, vilket var ett mirakel, tyckte vi men alldeles självklart, tycker antagligen de som sysslar med sjöfrakter.



Besök i en liten by uppe i bergen ovan för San Juan. En kastrull med sprutor står på kokning medan folk från hälsoministeriet talar om framtiden med flickorna som sköter sjukstationen. Nils Arne Nilsson står och funderar på hur han skall kunna ordna en ambulans till distriktet.

Vi lastade allt på en långtradare: sängar, operationsbord, instrument, rullstolar. Sen for vi ner till San Juan där Nilsson bor med sin storfamilj på tolv personer.

Vi stannade utanför doktor Velez hus och det blev lite julaftonstämning i San Juan när allting packades upp. Sjukhuset var då ännu inte klart, men dagen efter upppackningen kom operationsutrustningen till användning när doktor Velez sydde ihop en pojke som råkat i slagsmål och nästan blivit halshuggen av en machete.

Sen for vi upp i bergen med Nilsson, doktor Velez och några höjdare från hälsovårdsministeriet. Vi kom till en by dit det inte finns någon väg men där det finns en liten provisorisk sjukvårdscentral inrymd i ett litet enkelt hus.

Här ska vi nu hjälpa till med att bygga en ordentlig sjukstation, som skall utrustas med den materiel som inte behövs nere på sjukhuset i San Juan.

Nils Arne Nilsson har redan satt igång med att ordna en ambulans till distriktet, en fyrhjulsdriven terränggående ambulans som skall kunna ta sig fram i det väglösa landet i södra Nicaragua.

Nils Arne kommer antagligen att lyckas! Han börjar bli en kändis hemma i Sverige nu: tidningar från hans hem-

trakter i Skåne har varit och intervjuat honom, plus Sveriges Radio.

När detta läses skall väl det första sjukhuset i San Juan vara klart, efter alla de förseningar som uppstår i ett land som blivit så hårt åtgånget som Nicaragua.

Man får inte ha bråttom: det finns inga rutiner uppbyggda för administration, utbildning och byggnationer. Det är ont om byggnadsmaterial och härom veckan fick vi ett nödrop från San Juan att det saknades pengar till en septic-tank till sjukhuset. Septictankar finns inte i Nicaragua. Allting är överhuvud taget så nerkört och utplundrat att uppbyggnaden av landet kommer att gå mycket långsamt och med stor möda.

Hälsöministeriet i Nicaragua hälsar till alla hos Saléns och tackar för hjälpen. Sjöman Nilsson är någonstans på haven och när han kommer hem kör han väl igång med nästa projekt: han talade om fiskodlingar i den lilla floden som rinner ut i Stilla havet nedanför hans hus.

Ingenting är omöjligt för en svensk sjöman.

Lars Westman



7 från Saléns åkte Vasaloppet



Det 58:e Vasaloppet kommer att låta tala om sig i framtiden. Det var året då kvinnorna för första gången officiellt fick ställa upp på startlinjen utan att behöva dölja håret i skidluvan eller anlägga lösskägg eller någon annan form av förklädnad. De tappra 187 anmälda kvinnorna skötte sig otroligt bra; vad sägs om lilla 153 cm långa och smala Meeri Bodelid på 411:e plats.

Väderguden var huld denna gång, termometern visade på -9° vid starten i Sälen, så några vallningsproblem blev det aldrig tal om. Uppe på myren efter 10 km var temperaturen fortfarande -9° men steg senare. Solen gick i moln efter någon timme och den alltid lika fruktade dagsmejan uteblev och kvick-silvret steg aldrig över -2° . Spårprepareringen som med åren blivit bättre och

bättre kunde ingen klaga på och för första gången på länge höll sig spåren i fint skick även för dem som kom i slutet av resultatlistan.

Av det maximerade antalet anmälda 12.000 kom 10.207 till start, 437 bröt och 2.623, därav en hel del damer, fick den åtråvärda minnespengen, som utdelas till alla som fullföljer inom segrartiden plus 50%. Gränsen blev i år 6.44.18. Sista "man" över mållinjen blev en kvinna, Maria Ehn, på tiden 11.56.40 med placeringen 9.770. Hela Dalarna drog den sedvanliga sucken av lättnad att årets Vasalopp var till ända och att man får återgå till normala dagar.



Debutant i Vasaloppet var Harry Lingebo, SRS.

Som vanligt slutar jag med en stilla undran vem som blir Saléns första kvinnliga Vasaloppsåkare.

Gunnar Lindbergh

Fem salénare kom till start och samtliga nådde målet i Mora på följande

varierande tider och placeringar:	Tid	Plac
Carl-Arne Björkman, Fartygsdrift	6.57.30	3082
Bo Weckström, Tank, Sjöanst.	7.50.56	5372
Birger Simonsson, Fartygsdrift	8.47.37	7707
Stig Svensson, Fartygsdrift	8.54.40	7938
Harry Lingebo, SRS	10.12.19	9485

Tidigare i veckan hade Valter Axelsson, Saltech, avverkat "öppet spår" på tiden 9.45.

Dessutom åkte praktikanten på Saléns, Ulf Andersson, på tiden 6.13.22 med placeringen 1457.

Årsmöte i SPK

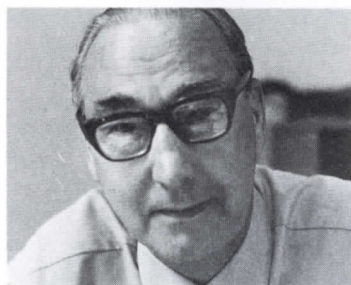
Saléns Pensionärsklubb (SPK) höll i mars årsmöte i Forum i Salénhuset med deltagande av drygt 40 medlemmar. Sedvanliga årsmötesförhandlingar inkluderade bl a val av nya styrelsemedlemmar. Till ordförande valdes enhälligt Bosse Sundblad efter Allan Andréasson, som varit klubbens ordförande från starten.

Efter årsmötet intogs gemensam middag.

I samband med årsmötet togs den här bilden av Pensionärsklubbens nya styrelse: fr v Gudrun Skanvig, Allan Olofsson, Alexander Elfing, Rut Malm, Verner Klintbacke, Birgit Hedenborg och Bosse Sundblad.



Dödsfall



Folke Hansson

Folke Hansson har avlidit, 72 år gammal. Han anställdes i Rederi AB Rex 1955 och i Salénrederierna 1967. Fram till sin pension 1974 var han verksam främst inom ekonomiavdelningen.

Fru Lillie Matthiessen avled den 22 februari, 89 år gammal. Hon var maka till framlidne direktören Carl Matthiessen, som startade Banan-Kompaniet i Göteborg 1909.

Salen-pensionärer...

Eftersom jag avgått som ordförande i SPK vill jag härmed tacka för det förtroende jag åtnjutit under åren och önskar vår klubb och dess nya styrelse lycka till och hoppas på många trevliga träffar i framtiden. Med pensionärshälsning

Allan Andréasson

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.



Dragning i årets stora vårлотteri med ca 40 förnämliga konstverk äger rum den 7 maj. Vinnarna meddelas personligen och lista på vinnarna anslås på kontoret.

Fr o m vecka 19 kan vinsterna ses i personalrestaurangen och pristagarnas val — i vinstordning — kommer att ske vid en sammankomst tisdagen den 19 maj efter arbetets slut. Förutom vinnarna är övriga konstintresserade medlemmar hjärtligt välkomna vid detta tillfälle. Reservera dagen redan nu!

Dragning i årets stimulanslotteri nr 2 har ägt rum, och lycklig vinnare blev Kristina Jansvik på Sjöpersonal, som



får en oljemålning av konstnären Astrid Harms-Ringdahl (bilden ovan).

Astrid Harms-Ringdahl har studerat vid Kungl. Konstakademien efter föregående studier vid Konstfack. Hon har haft separatutställningar bl a i Stockholm 1947, 1954, 1961, 1967 och 1974 samt deltagit i ett flertal samlingsutställningar, bl a på Nationalmuseum, Färg

och Form samt Liljevalchs Konsthall. Hon är representerad på Stadsmuseet i Stockholm och Luleå museum samt Österlens museum.

Du som ännu inte är medlem, skynda Dig att sända in Din anmälan på kupongen nedan. Också i år anordnas i september ett särskilt lotteri för alla som hittills inte gynnats av fru Fortuna.

Ett salt möte

Två av våra "mesta" befälhavare träffades nyligen vid ett saltstänkt möte på Saléns. Det var Victor von Scheven, f -99, och Sven Lanz, f -05, som sammanträffade och att dom hade mycket att säga varandra och påminna om från flydda dagar i Saléns fartyg var självklart. Båda började som unga styrmän omkring 1930 och har tjänstgjort i bolaget i sammanlagt 77 år. Idag är de pensionerade men bär vid högtidliga tillfällen gärna Salén-flaggan på kavajslaget — som på bilden — och känner sig fortfarande som goda salénare, vilket vi tycker är utomordentligt trevligt.



Finns det kanske fler Salén-pensionärer som skulle vilja ha Salén-nålen? I så fall är det bara att kontakta Gunilla

Delin på informationsavdelningen, så kommer det en nål på posten.

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 _____