

Salén-Nytt



Oljeborrning i Turkiet inleds

I mitten av september börjar den första borrhningen i Iskenderunbukten i nordöstra Medelhavet där Salén Energy deltar i oljeprospektering. En överenskommelse har träffats med det italienska oljebolaget AGIP om att detta bolag deltar i projektet och använder borrhfartyget Saipem II för denna borrhning.

Salén Energy inledde sina kontakter med det turkiska oljebolaget Türkiye Petrolleri A.O. (TPAO) i början av 1978 och ingick under 1979 ett prospekteringskontrakt med TPAO. I detta deltar också Scandinavian Trading Exploration och Salénia.

Kontraktet är ett produktionsdelningsavtal som i princip innebär att företagen får prospektera på egen bekostnad och risk enligt ett överenskommet program men får återvinna sina kostnader ur den eventuella produktionen varefter överskottet delas mellan landet ifråga och företagen (varvid landet erhåller den större delen). Salén Energys kontrakt var det första produktionsdelningsavtalet i Turkiet men torde bli modell för senare avtal mellan TPAO och andra oljebolag.

Ökat intresse för Turkiet

När Salén Energy började förhandla med TPAO bedrev inte något utländskt oljebolag prospektering i Turkiet. Nu förefaller betydligt större uppmärksamhet ägnas

landet och flera stora oljebolag uppges förhandla om kontrakt.

Sedan kontraktet blev klart i början av 1980 utfördes den första seismiska undersökningen i maj och juni 1980 samt en kompletterande undersökning i november. Vid båda tillfällena användes det turkiska seismikfartyget Sismik som därmed fick sitt första uppdrag från en kund utanför Turkiet.

Resultat i september

Genom tolkning av den nya seismiken tillsammans med äldre seismik från området, som TPAO tillhandahållit, samt information från två äldre borrhål, som Gulf utförde 1970, har nu skapats en så god uppfattning om den geologiska uppbyggnaden av kontraktområdet som är möjlig innan ytterligare borrhningar utföres och om de lager som kan finnas ned till 4000-5000 m djup. Slutsatsen har blivit att det finns möjligheter att finna olje- eller gasförekomster och att man bör borra för att konstatera om dessa utsikter kan bekräftas. I slutet av september bör vi veta om hypoteserna bekräftas.

Drilling in Turkey

In the middle of September the first well will be drilled in the bay of Iskenderun in the northeast Mediterranean where Salén Energy participates in oil exploration according to a contract with the Turkish national oil company Türkiye Petrolleri A.O. (TPAO). The Swedish group has recently concluded an agreement with the Italian oil company AGIP that it will participate in the exploration and use the drilling vessel Saipem II for the first well.

Salén Energy contacted TPAO in early 1978 and agreed in 1979 on an agreement on cooperation in TPAO's licences in the bay of Iskenderun. In the contract participates also two other Swedish companies, Salénia and Scandinavian Trading Exploration.

The agreement is in principle a production sharing contract which allows the foreign companies to explore for oil and gas at their own risk and expense but with the right to recover the expenses out of future production, if any. The rest of the oil after cost recovery is split between the country and the companies when the country receives the larger share. This was the first production sharing contract in Turkey but it will probably be a model for other later contracts between TPAO and other companies.

When Salén Energy started to negotiate with TPAO no foreign oil company was exploring in Turkey. Now it seems, however, as if the prospects in Turkey are upgraded and several of the big oil companies are reported to negotiate for contracts.

Since the contract became effective in early 1980 the first seismic survey was shot in May and June and some additional lines were shot in November 1980. On both occasions the Turkish seismic vessel Sismik was used and thus received its first job from abroad.

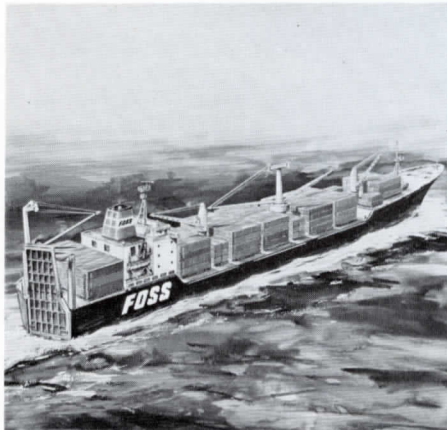
The interpretation of the new seismic together with old seismic which TPAO supplied, and information from two wells which Gulf drilled in the area in 1970, has now given as good knowledge of the geology of the area and of the formations down to 4,000-5,000 m depth as is possible before drilling. The conclusion is that there exist good prospects for oil and gas accumulation and that these should be drilled. At the end of September we expect to know if our hypothesis will be confirmed or not.

Saléninvest Aktiesparfond

Ställning 1981-07-31	05.31	07.31
Antal anslutna	433	461
varav sjöanställda	117	127
varav kontorsanställda	208	223
Salén & Wicander	108	111
Totalt sparbelopp	kr 1.029.400	1.494.600
Antal aktier	3.676	5.337
Aktiekurs	kr 650	725
Aktieportföljens totala värde	kr 2.389.400	3.869.325

Omslagsbilden

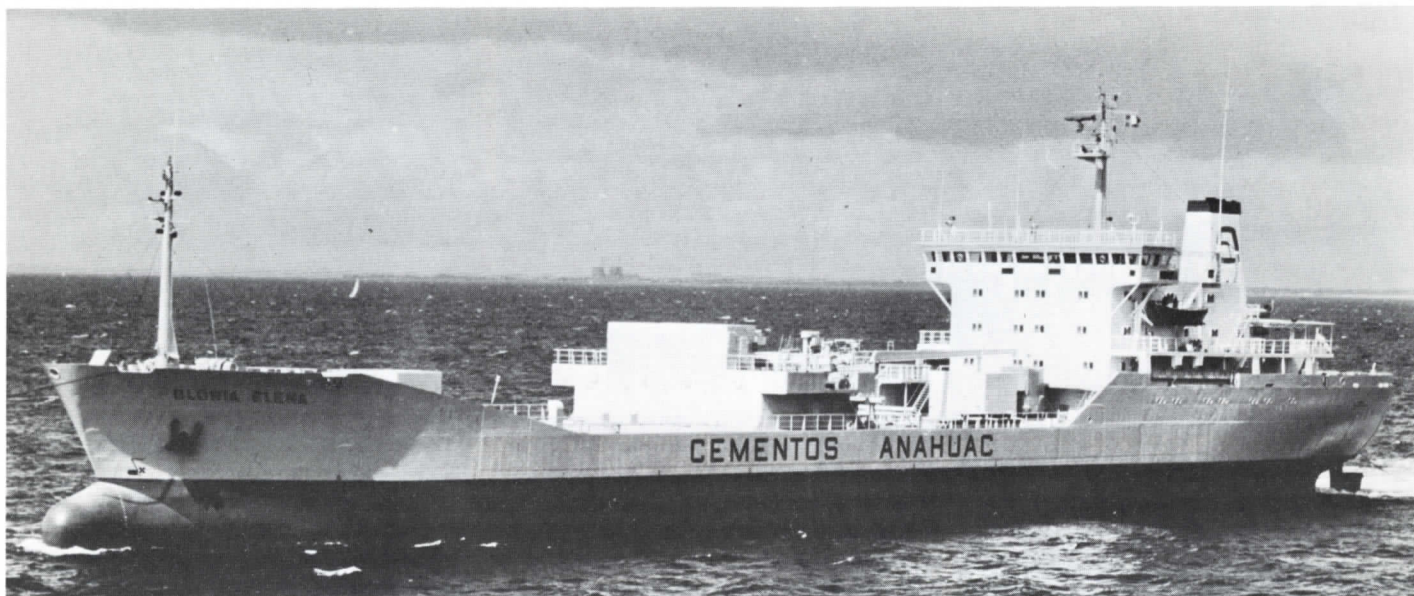
Bilden föreställer ett av de två nya fartyg av con/ro-typ (containers/ro-ro) som FOSS sätter in i trafiken på Mellanöstern. Fartygen, Costa Arabica och Costa Ligure, har fem containerkranar som gör dem oberoende av landkranar. De har s k "quarter-ramp" om styrbord byggd för hjulburen last om max 376 ton.



Cover picture

The picture shows one of the two new con/ro vessels (containers/ro-ro) for the FOSS service to the Middle East. The vessels, Costa Arabica and Costa Ligure, have five container cranes which make them independent of land-based cranes. They have a so called "quarter-ramp" starboard built for wheel-borne cargo of maximum 376 tons.

"Saltechs cementfartyg" levererat



Den 15 juli levererades från J.J. Sietas Schiffswerft, Hamburg, cementfartyget M/S Gloria Elena till sina ägare Maritima del Golfo S.A., Mexico. Leveransen ägde rum under en avslutande provtur på Elbe.

Under den tekniska provturen uppmättes mycket goda resultat och omräknad fart vid fulllastdeplacement blev 15,1 knop, att jämföra med kontrakterad fart 14,5 knop. Detta resultat – som redan kunnat förutsägas i samband med modellprov vid Skeppsprovsningsanstalten i Göteborg – får till stor del tillskrivas den något okonventionella skrovformen med "twin-skeg"-arrangemang.

Saltech, som projekterat fartyget, har bistått Maritima del Golfo under hela nybyggnadstiden. Saltech har arrangerat utbildning av personal samt levererar system för planering av underhåll och kontroll av reservdelar.

Cementlasten förs i fyra lastrum, ett styrbord och ett babord för om lasthanteringsrummet samt ett styrbord och ett babord akter därom.

Dammfri lossning

Lasten hanteras pneumatiskt och/eller mekaniskt av ett system med hög automationsgrad. Kedjor i den veckade lastrumbotten drar vid lossning cement till ett lasthanteringsrum midskepps, varifrån den förs vidare av skruvtransportörer alternativt pneumatiskt pumpsystem. Den mekaniska lossningskapaciteten ligger över 700 ton/tim medan kapaciteten pneumatiskt beror av landanläggningarnas utformning och är i gynsamma fall ca 400 ton/tim. Systemet är helt slutet och dammfritt och uppfyller de högsta miljökrav.

Fartygets framdrivningsmaskineri består av 2 st Burmeister & Wain 5L45 GFCA. Varje motor utvecklar 4940 BHP och driver var sin fyrbladig Ka-Me-Wa

propeller med diameter 3700 mm och en axelgenerator om 2900 KVA.

I hamn körs en huvudmotor med axelgenerator, som ger kraft till den relativt energikrävande lasthanteringsutrustningen. På så sätt reduceras behovet av dyrbara bränslekravkvaliteter. 2 st dieselgeneratorer Caterpillar D398 är installerade för drift i hamn, då ej lasthantering pågår.

Goda manöveregenskaper

Fartyget är utrustat med en 800 HP Ka-Me-Wa bogpropeller, vilken tillsammans med framdrivningspropellerna och dubbla roder ger fartyget mycket goda manöveregenskaper.

Bryggan, som är helt inbyggd, har full runtsikt genom att radiohytt och biutrymmen placerats på däckets under. Instrumentutrustningen för navigering och fartygets framförande är inbyggd i ett cockpit-arrangemang med två operationsplatser enligt den tyska idén "Optimale Brücke". De båda radarindikatorerna är hydrauliskt höj- och sänkbara framför operationsplatserna, varifrån man når alla nödvändiga reglage för fartygets framdrift.

Utöver bryggan är inredningen förlagd på fyra däck och inredd för 31 besättningsmedlemmar. Samtliga hytter har eget toalett/dusch-utrymme.

Fartyget är byggt till klass i American Bureau of Shipping med beteckningen ABS + A1 E Bulk Carrier + AMS + ACCU och har följande huvuddata:

Längd ö.a.	136,0 m
Längd mellan p.p.	128,0 m
Bredd mallad	21,7 m
Djup	10,75 m
Lastrumskapacitet	10.400 m3
Dödvikt	13.700 ton

Saltech's cement carrier delivered

On July, 15 the cement carrier M/S Gloria Elena was delivered to its owner, Maritima del Golfo S.A., Mexico, from J.J. Sietas Schiffswerft in Hamburg. The delivery took place after a final test run on the Elbe river.

During the technical sea trial, the vessel reached 15.1 knots to be compared with the contract speed 14.6 knots. This good result can be attributed mainly to the twin-skeg arrangement of the ship's stern.

Saltech, which designed the carrier, assisted Maritima del Golfo the entire newbuilding period. Saltech also arranged the training of personnel, and is supplying systems for maintenance administration and inventory control.

Cargo handling is performed pneumatically and/or mechanically by means of a highly automated system. This system is completely closed and dust-free, and meets the most stringent environmental requirements.

The carrier's propulsion system consists of two Burmeister & Wain 5L45 GFCA engines, with an output of 2x 4,940 BHP. Each engine is turning two four-bladed KaMeWa propellers and a shaft generator of 2,900 KVA.

The ship is equipped with an 800 HP KaMeWa bow propeller which in combination with the two propulsion propellers and double rudders, makes the carrier highly manoeuvrable.

The bridge, which is completely enclosed, offers extremely good visibility since the radio room and auxiliary areas are situated on the deck below. The instruments for navigation and shiphandling are built into a cockpit arrangement with two operating stations, according to the German concept of "Optimale Brücke" (the optimal bridge). At the operating stations, from where all necessary controls for the ship's operation can be reached, the two radar displays can be lowered or raised hydraulically.

All members of the crew have their own cabins complete with toilet and shower.

Bärningsbilar till Sovjet



Svenska bärningsbilar har en god marknad i Sovjet. Genom Salén & Wicanders östdivision har kontrakt tecknats vid två olika tillfällen om leverans till det sovjetiska transportföretaget Sovtransavto av bärningsbilar byggda dels på Volvo-chassin och dels på Mercedes-chassin. När den senaste leveransen ägde rum togs den här bilden av en grupp om tre bilar med sina ryska chaufförer. Dessa bilar var som synes byggda på Mercedes-chassin.

Kostnaden för varje bärningsaggregat, som till största delen tillverkas på S&W-företaget Ekensbergs Mekaniska Verkstad i Hägersten, är ca 200.000 kronor. Försäljningen har skett i samarbete med Bärningsbilar EKÅ AB, som är konstruktör och patentinnehavare av bärningsbilar. Bill Åhgren, ansvarig för marknadsföringen på öststaterna hos S&W, anser att det finns goda utsikter att teckna ytterligare order av liknande slag med ryssarna.

Tow Trucks for the Soviet Union

There is a good market for Swedish-built tow trucks in the Soviet Union. Through Salén & Wicander's East European Marketing Department, contracts have been signed on two different occasions covering the delivery of two tow trucks to Sovtransavto, the Soviet trucking company. The tow trucks are built on Volvo and Mercedes chassis. This picture of a group of three trucks and their Russian drivers was taken when the most recent delivery was made. The trucks that are shown are equipped with chassis from Mercedes.

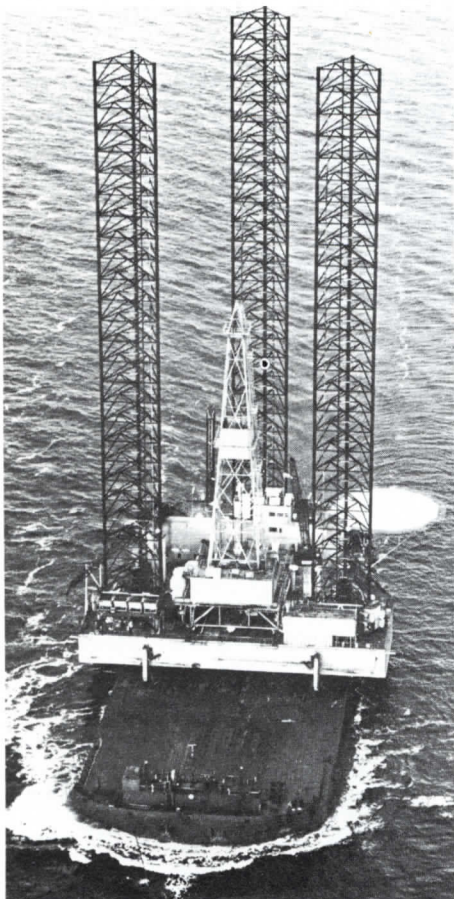
The tow trucks, which are manufactured mainly at the S&W company Ekensbergs Mekaniska Verkstad, in Hägersten, Sweden, cost about SEK 200,000 each, (approx. \$40,000). The sale of the trucks was carried out in cooperation with Bärningsbilar EKÅ AB, a Swedish company that is the designer and patent holder of the vehicles. Bill Åhgren, manager of the S&W's East European Marketing department, believes there are good prospects for signing similar contracts with the Russians.

Protexas borrhplattform nr 2 döpt på Arendal

Den 10 juni levererades och döptes den andra borrhplattformen för Protexa byggd vid Arendalsvarvet. Gudmor var Señora Margarita Duran de Lobo och plattformen döptes till Totonaca.

Totonaca bogseras till USA, där den skall arbeta för Mobil Oil under tre år. Protexas förra nybygge vid Arendal, Zapoteca, arbetar för CNG (Consolidated Natural Gas) också under tre år. Båda platt-

formarna opereras av Salén Protexa Drilling Co. i Houston.



From left Rolf Bergstrand, President of Götaverken Arendal, Mr. Fernando Olvera E., Mrs. Concepcion Sotres de Olvera, Mrs Margarita Duran de Lobo, Lady Sponsor, Mr. Lic. Javier Lobo Morales, Mrs. Patricia Pous de Garcia and Mr. J de Jesus Garcia.

Protexa's second rig named at Arendal

On June 10, the second oil-drilling rig for Protexa was delivered and christened at the Arendal Shipyard, where it was built.

The rig's godmother was Señora Margarita Duran de Lobo, who named it the Totonaca.

The Totonaca was towed to the United States, where it will be used by Mobil Oil during a three-year period. Protexa's first drilling rig from Arendal -- the Zapoteca -- is in operation for Consolidated Natural Gas (CNG), also for a three-year period. Both platforms are operated by Salén Protexa Drilling Co., in Houston, Texas.

Siwertell skeppas på kylfartyg



En stor del av Hilco Girl's däck fylldes av Siwertellanläggningen.

Den 10 maj lastades en Siwertellanläggning ombord på kylfartyget Hilco Girl i Helsingborg för att fraktas till Long Beach i Kalifornien där den skall vara placerad permanent. Lossningen i Long Beach skedde den 2 juni.

Arbetet med monteringen utfördes av

amerikansk arbetskraft – vanligtvis är det Siwertells egen personal som gör detta. Monteringen och transporten avlöpte enligt planerna och det första uppdraget för Siwertell i Long Beach blir att lossa cement i slutet av augusti.

Salwico-konferens i Baden



Representanter från ett 15-tal länder för Salwico brand- och gasalarm har varit samlade till konferens i Baden utanför Wien. Agenterna gavs bl a en första presentation av de produkter som tillförts Salén & Wicander-gruppen genom övertagandet av

Detection Instruments-företagen.

På bilden ses konferensdeltagarna utanför hotellet med John Holbrow och Jim Savery till höger i förgrunden, VD i Detection Instruments Ltd resp. Detection Instruments (Northern) Ltd.

Salenergy VI på plats i Brasilien

Den 11 juni anlände den sista av Saléns borrhplattformar byggda på Arendalsvarvet, Salenergy VI, till Salvador i Brasilien. Den 5000 sjömil långa resan över Atlanten började i Göteborg den 12 maj och gick via Las Palmas på Kanarieöarna, där en del extra arbeten utfördes.

Ett kontor har upprättats i Vitoria för att sköta arbetet med riggen så länge borrhning pågår i Brasilien – Salén Protexa do

Brasil Perfuracoes, Ltda. Där finns Brent Kornegay, som är drilling superintendent, Brian Reddick, administrative manager, och Lynn Lovelace, materials manager, alla amerikaner. Övriga kontorsgöromål utförs av lokalt anställd personal.

Kontoret kommer att fungera under de tre år riggen skall arbeta för Hispanica de Petroleros, S.A., (Hispanoil).

Siwertell system transported on reefer ship

On May 10 a Siwertell system was loaded on board the reefer ship Hilco Girl in Helsingborg, Sweden, for transport to Long Beach, California, where it was permanently installed. The system was unloaded in Long Beach on June 2.

The installation was carried out by American labor. Normally, Siwertell's own employees install the system. The installation and the transport went according to plan and the first job for the Siwertell system in Long Beach will be to unload cement at the end of August.

Salwico conference held in Austria

Representatives from more than 15 countries for Salwico fire and gas alarm equipment recently assembled for a conference in Baden, outside Vienna. Among other activities at the conference, the agents were introduced to the new products that have been added to the Salén & Wicander Group as a result of the acquisition of the Detection Instruments group of companies.

Conference participants outside the hotel with John Holbrow and Jim Savery (right, foreground), presidents of Detection Instruments Ltd. and Detection Instruments (Northern) Ltd., respectively.

Salenergy VI on site in Brazil

On June 11 the last of Salén oil drilling platforms built at the Arendal shipyard -- Salenergy VI -- arrived at Salvador, Brazil. The 5,000-nautical-mile journey across the Atlantic started in Gothenburg on May 12 and went via Las Palmas, on the Canary Islands, where some additional work was carried out on the rig.

In Vitoria, an office has been set up -- Salén Protexa do Brasil Perfuracoes, Ltda. -- to administer the rig's operations as long as drilling is being conducted in Brazil. The office is run by three Americans: Brent Kornegay, drilling superintendent, Brian Reddick, administrative manager, and Lynn Lovelace, materials manager. Other office duties are performed by locally employed personnel.

The office will operate during the three years the rig will be in operation for Hispanica de Petroleros, S.A. (Hispanoil).



Kyl

Den förväntade nedgången i kylmarknaden kom betydligt senare än beräknat. Juni månad blev betydligt fastare och tillfredställande avslut gjordes. Kylflottan var fullt sysselsatt hela juni och även större delen av juli.

Vi har nu kommit in i en svag marknad och ett visst tonnageöverskott kommer att uppstå under augusti. Detta kan till stora delar balanseras med dockningar/reparationer fram till september när aktiviteten ökar.

Trots den sedvanligt svaga marknaden i augusti är vi på sikt optimistiska och förväntade om att årets resultat blir helt acceptabelt.

Tank

Efter OPEC-mötet i Genève i början av juni sjönk aktiviteten i AG kraftigt. Anledningen var att inga prisökningar eller produktionsinskränkningar hade annonserats då produktionen av olja var större än konsumtionen. Eftersom även oljelagren var höga förväntades en lugn sommar. Att initiativet har gått över från säljare till köpare märktes snart då flera oljeproducenter tvingades sänka oljepriserna för att kunna upprätthålla försäljningen. Oljebolagens avvaktande attityd drabbade tankmarknaden och ett överskott på omkring 12 VL/ULCC om dryga tre milj dwt har nu byggts upp i AG. Frakten för 250.000 ton AG/West är nu WS 23,5 och de flesta VL/ULCC fraktas med option att ligga som lager i 1-6 månader till USD 11.000-13.000/dag.

Det mindre och medelstora tonnaget har drabbats hårt och i de flesta lastområden betalas frakter som ger ett obetydligt bidrag över bunker- och hamnkostnader. Den dåliga marknaden har dock satt fart på skrotningarna som den 1/7 uppgick till 7,2 milj dwt, att jämföras med 8,6 milj dwt för hela 1980. Många varnar för att överskottet på olja är tillfälligt och att oljebolagen bör planera nu för högre lager innan vintern och bättre konjunkturer ändrar hela bilden.

Torrlast

Kolgruvearbetarstrejken i USA avslutades i juni men detta åstadkom ingen förbättring på grund av svag efterfrågan från kolköparna i Europa och Japan. Lagren hos stål- och energiverk har tidigare under året uppmjukats.

Den höga räntan, stark dollarkurs och fortsatt dålig konjunktur påverkar marknaden ytterligare nedåt under sommar-månaderna. För Panmaxfartyg noteras stadigt sämre frakter i både Atlanten och Pacific och vi räknar ej med någon förbättring eftersom nytt tonnage nu börjar levereras från varven. Samma situation råder på handysize även om nedgången ej varit lika drastisk.

The Freight market

Week 31

Reefers

The anticipated softening in the reefermarket occurred much later than expected. The market in June was much firmer and satisfactory rates were obtained. Our reefer-fleet was fully employed during June and the greater part of July.

We are now facing a weak market with an excess of tonnage available. However, part of this excess can be absorbed by drydocking/repairing until the market starts to pick up again in September.

We are, despite the present weak market, quite optimistic and expect that the result for this year will be fully acceptable.

Tanker

Activity in the AG sank as a result of the OPEC meeting in Geneva in the beginning of June. The reason for this was that no price increases or production cut-backs had been announced, despite the fact that oil production exceeds consumption. The sign that the initiative has been taken by buyers rather than sellers is that several producers have been forced to reduce their prices in order to maintain sales. The oil companies cautious attitude has affected the tanker market resulting in a surplus in the AG of abt 12 VLCC/ULCC of around 3 million ton dwt. The rate for 250,000 ton AG/West is now WS 23.5 and most VL/ULCC are chartered with options to be used as floating storage for 1-6 months at \$11,000-13,000/day.

Small and medium-size tonnage have also been badly affected, and in most areas rates can only be achieved which hardly cover the cost of bunkers and port charges. The poor market has, however, increased the amount of scrapping, which reached about 7.2 million dwt 1st July compared with 8.5 million tons for the whole of 1980. It is said that the present excess of oil might only be temporary and that the oil companies should already be increasing their reserves before the coming winter and an improved economic climate change the picture.

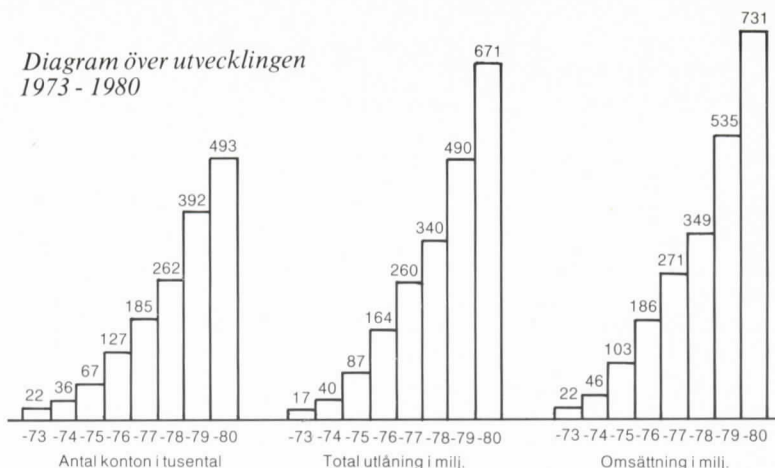
Dry Cargo

The coal miners' strike in the USA was called off in June but did not however provide any improvement in the market due to poor demand from coal buyers in Europe and Japan. Reserves at steelworks and power stations had already been increased earlier this year.

The high interest rates, strong dollar and continuing recession have continued to negatively effect the market during the summer. Rates for Panmax vessels continue to worsen in both the Atlantic and Pacific and we do not expect any improvement due to deliveries of new tonnage. The same can be said for handysize tonnage, except that the reduction in rates has not been so drastic.

Salénia och Rang Invest tar över Inter Conto

Diagram över utvecklingen 1973 - 1980

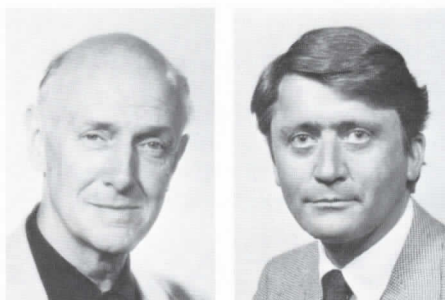


Inter Conto har till ca 94 % övertagits av Salénia och Rang Invest, Borås, genom förvärv av grundarens, Erik Elinder, samtliga aktier i företaget. Resterande del av Inter Conto ägs i huvudsak av Tornet Finans AB, Stockholm.

Inter Conto är landets största icke bankanknutna företag i kontokortsbranschen med ca 27 % av marknaden. Det grundades 1959 på initiativ av några köpmän - Gardin-Hansson, Bergmans Kläder och Erling Persson (Hennes & Mauritz). När Inter Conto 1971 övertogs av Erik Elinder var antalet konton 3.000 och omsättningen blygsamma 3 mkr. Expansionen har därefter varit stark. Idag är antalet konton 500.000 och omsättningen drygt 700 mkr. För framtiden väntas en väsentlig förbättring av produktiviteten och konkurrensläget. Av omsättningen kommer ca en tredjedel från Visakorten, som Inter Conto introducerat i Sverige. Visa är världens i särklass största kontoorganisation, grundad av Bank of America, och med bl a Barclay's Bank i London som medlem. I Sverige representeras Visa av Sparbanken Stockholm, PKbanken samt Inter Conto som enda icke bankföretag.

Inter Conto har utgivit konvertibla förlagsbevis om 12,5 mkr, som börjar förfalla under 1982. För att öka företagets soliditet har därför beslutats, att de konvertibla förlagsbevisen skall lösas samtidigt som bolagets aktiekapital ökas från nuvarande 3,5 mkr till ca 19 mkr.

Till ny ordförande i Inter Contos styrelse efter Erik Elinder har utsetts Sven Engblom, VD i Rang Invest. VD och ledamot av styrelsen är Lennart Johansson. I styrelsen återfinns dessutom Sven H Salén



Sven Engblom: Inter Contos primära uppgift är inte att lämna krediter utan att vara en förbindelselänk mellan detaljister och konsumenter. Lennart Johansson, VD

och P O Boman, Salénia, Claes Dinkel-spiel, Bankfirman Öhman Jr AB, samt Jan-Erik Jansson, Salénia, och Gösta Johansson, Rang Invest, båda nyvalda.

Salénia and Rang Invest acquire Inter Conto

Salénia and Rang Invest (Borås) have acquired an interest of approximately 94 percent in Inter Conto, Sweden's largest credit card company not affiliated with a bank. Inter Conto has about 27 percent of the Swedish market, with 500,000 accounts and turnover of slightly more than SEK 700 million. A significant improvement in the company's productivity and competitiveness is expected. Approximately one third of the turnover is derived from the Visa card, which Inter Conto introduced in Sweden. Visa, by far the world's largest credit card organization, was founded by the Bank of America and includes Barclay's Bank in London as a member. In Sweden, Visa is represented by two banks and by Inter Conto, as the only non-banking firm.

Sven Engblom, managing director of Rang Invest, has been named the new chairman of Inter Conto's board of directors. The managing director is Lennart Johansson.

Winter Star i i Turbo

Jens Jansson, matros på Winter Star, har skickat in bilden av bananlastning utanför Turbo i Colombia. Bananerna går ut till fartyget på pråmar (bongos) och vid far-

tygssidan lastas de via en pråm med transportband (zungo) ombord på fartyget. (Se högra bilden, tagen av överstyrman Birger Murray.)



Order till S&W-gruppen

Hartig Fliesberg Företagen fick nyligen sin största enskilda order någonsin på Westinghouse O₂-analysatorer. Ordern avsåg 10 st högttemperaturanalysatorer till SKF i Hällefors för reglering av gropugnar. Detta innebär att Hartig Fliesberg Företagen gjort en avgörande inbrytning inom stålindustrin.

Jungner Marine har fått en order till Stena Lines fyra nya färjor som byggs i Polen. Ordern utgörs av ett komplett inter-switched radarsystem bestående av Kelvin Hughes' 16" RADPAK radar med ARPA ANTICOL och SITUATION DISPLAY.

Det var i slutet av 1980 som Jungner Marine erhöill försäljnings- och service- rättigheterna för det engelska företaget Kelvin Hughes' produkter - radar och antikollisionsystem - i Sverige, Norge, Finland,

Västtyskland och Östeuropa. I samband därmed öppnade Jungner Marine försäljningskontor i Göteborg och Oslo.

Siwertell har erhöillit följande order till ett sammanlagt värde av ca 75 mkr:

- Två lossningssystem till Internationale Graanoverslag Maatschappij B.V., Amsterdam, för lossning av bl a spannmål, sojaböner och tapioka.

- En lossare till Gearbulk Ltd., Norge, för en flytande cementterminal.

- Tre lossare till Libexim S.A., Grekland, för flytande cementterminaler.

Salén & Wicander Antipollution Division har erhöillit en order på OPM oljehaltmätare till World Wide's sex tankers som byggs vid Gdansk Shipyard.

Detection Instruments till S&W

Salén & Wicander har genom sitt nybildade dotterbolag Salén & Wicander (UK) Ltd. förvärvat den engelska företagsgruppen Detection Instruments. I gruppen ingår bl a Ditech Ltd. som projekterar, marknadsför och installerar kompletta brand- och gasskyddssystem för att skydda högteknologiska anläggningar, idag huvudsakligen gasturbinanläggningar inom offshoreområdet. I gruppen ingår också

Detection Instrument Ltd, som utvecklar, konstruerar, tillverkar och marknadsför gasalarmprodukter, företrädesvis inom offshoremarknaden på Nordsjön.

Detection Instruments lyder organisatoriskt under Salén & Wicander Marin i Göteborg och Detection Instruments' produktprogram kan direkt föras ut på en större marknad genom Salén & Wicander Marins internationella säljorganisation.

Salénbefäl på Gratia

Den 26 juli låg de tre segelskeppen Leader, Gratia och Gratitude vid Nybrokajen i Stockholm och väntade på sina nya besättningar av ungdomar som skulle ut på en två veckors seglats med slutdestination Göteborg. Båtarna tillhör Kgl Svenska Segel Sällskapet, KSSS, seglarskola.

Befälhavare på Gratia befanns vara sjökapten Sven Bragesson och styrman sjö-

kapten Göran Wennberg, som båda till vardags seglar på Saléns kylfartyg. De tycker det är en stimulerande och givande semestersysselsättning att segla med de här ungdomarna som är verkliga entusiaster. På Sven Bragessons Gratia bestod manskapet av enbart flickor medan Leader och Gratitude hade endast pojkar ombord.



Göran Wennberg, t v, och Sven Bragesson tycker det är väl använd fritid att segla med de unga entusiasterna.

Orders received by S&W group

Hartig Fliesberg Företagen recently received the largest single order in their history for Westinghouse O₂ oxygen analysers. The order covered 10 high-temperature analysers to be delivered to SKF in Hällefors for location in soaking pits and mounted together with the instrumentation in closed loop control. This represents a decisive breakthrough into the steel industry for Hartig Fliesberg.

Jungner Marine has received a contract involving the four new Stena Lines ferries that are being built in Poland. The order comprises a complete inter-switched radar system consisting of Kelvin Hughes' 16-inch RADPAK radar with ARPA ANTICOL and SITUATION DISPLAY.

Jungner Marine obtained sales and service rights to the radar and anticollision system of Kelvin Hughes, an English company, at the close of 1980. The Jungner Marine agency covers Sweden, Norway, Finland, West Germany and Eastern Europe. In this connection, the company has opened sales offices in Gothenburg and Oslo.

Siwertell has received the following orders, valued at a total of about SEK 75 million:

- Two systems for the unloading of grain, soya beans, tapioca and other commodities, to be delivered to Internationale Graanoverslag Maatschappij B.V., Amsterdam.
- An unloader for a floating cement terminal operated by Gearbulk Ltd., Norway.
- Three unloaders for floating cement terminals operated by Libexim S.A., Greece.

Salén & Wicander's Antipollution Division has obtained an order for OPM oil content monitors to be installed on World Wide's six tankers under construction at the Gdansk Shipyard.

S&W acquires Detection Instruments

Through its new subsidiary, Salén & Wicander (UK) Ltd., Salén & Wicander has acquired Detection Instruments, a group of English companies. The group includes Ditech Ltd., which engineers, markets and installs complete fire- and gas-protection systems used to safeguard high-technology plants, notably gas turbine plants in the offshore field.

Detection Instruments Ltd., which develops, designs and markets gas alarm products - primarily for the North Sea offshore market - is also part of the group.

Organizationally, Detection Instruments reports to Salén & Wicander Marin in Gothenburg and the DI product program can thus be offered to a broader market through S & W Marin's international sales organization.



Gratia på väg ut från Nybrokajen.

SPLS och FOSS- viktig enhet i Salén Dry Cargo

Tyngdpunkten i Salén Dry Cargos verksamhet ligger sedan några år tillbaka i bulksjöfart – huvudsakligen med handy-size och Panmax-fartyg – på tramp-, kontrakt- och timecharterbasis. Efter att tidigare ha opererat en mindre flotta, förfogar SDC idag över en av världens större bulkflottor.

Drygt 50-60 fartyg om totalt 2 milj. tdw sysselsätts i världsomfattande trafik med alla förekommande typer av bulkvaror. SDC:s omsättning har stigit brant, speciellt under de senaste två åren, och likaså det redovisade resultatet, som vänts från en förlust på 106 mkr 1978 till en vinst 1979 på 77 mkr och rekordvinsten 210 mkr 1980. För innevarande år väntas liksom ett mycket gott resultat.

Salén Dry Cargo sysslar emellertid inte enbart med bulkfart av det ovan nämnda slaget utan har numera ytterligare två ben att stå på. Dessa är förvisso inte av samma storleksordning som den tunga bulkfarten, men båda är synnerligen intressanta och erbjuder goda utvecklingsmöjligheter.

Det ena benet utgörs av den i shipping-kretsar vid det här laget ganska välkända linjetrafiken mellan hamnar i USA och Mellanöstern – Salén Project/Liner Services (SPLS). Det andra benet består av ro-ro-trafik mellan hamnar i England/Kontinenten till Mellanöstern, den så kallade FOSS-trafiken, som till 50 % övertogs av SDC i samband med de pågående förhandlingarna om försäljning av Tor Line till det danska rederiet DFDS.

För att effektivt driva SPLS och bevaka Saléns intressen i FOSS har inom SDC bildats en särskild enhet under Ingvar Fristams ledning. På denna sida återger vi bil-

der av den ännu ganska begränsade grupp medarbetare som hos Saléns centralt är ansvariga för dessa aktiviteter och på de följande fyra sidorna redogör vi mera ingående för verksamheternas bakgrund och nuvarande omfattning.



**Gunnar Rosengren,
President of Salén Dry Cargo:**

Our first years in project traffic have been successful, and even our new ro/ro activities look favourable. It has become apparent, however, that if we are going to continue to have profitable business in these areas, then we must guarantee ourselves the right tonnage, and from a cost viewpoint, competitive tonnage. In this respect, our approach to bulk shipping and bulk cargo activities will become useful and create good prerequisites for success.



Leif Engström i samtal med Robert Larsson

SPLS and FOSS - an important part of Salén Dry Cargo

For the past several years, Salén Dry Cargo's operations have concentrated on bulk cargo shipping - mainly with handy-size and Panmax carriers - on a tramp, contract and time charter basis. A few years ago SDC operated only a small fleet. Today the company commands one of the largest bulk carrier fleets in the world. More than 50-60 ships totaling 2 million dwt are operating in traffic throughout the world to transport all existing types of bulk products.

SDC's sales have risen sharply - especially during the past two years. So have the company's reported earnings, which turned from a loss of SEK 106 M in 1978, into a profit of SEK 77 M in 1979, and a profit of SEK 210 M in 1980. Extremely good earnings are also expected for the current year.

Salén Dry Cargo works with more than just bulk shipping as described above. Today the company has two other "legs" to stand on. These may not be of the same scope as SDC's substantial bulk shipping operations, but both are extremely interesting and offer good growth opportunities.

The one "leg" consists of the liner traffic that is rather well-known in shipping circles today, which operates between ports in the United States and the Middle East - Salén Project/Liner Services (SPLS). The other "leg" comprises the ro/ro traffic between ports in Great Britain/Europe and the Middle East - the so-called FOSS traffic, in which SDC acquired a 50-percent interest in connection with the current negotiations concerning the sale of the Tor Line to the Danish shipping company DFDS.

To operate SPLS and look after Salén's interests in FOSS, a special unit has been formed within SDC managed by Ingvar Fristam. On this page, we will report on the rather small group of employees at Salén who are responsible for these activities. On the following four pages, we will report in more detail on the background of these operations and their present scope of activities.



Ingvar Fristam i samtal med Carin Walstam och Ann-Sofi Forss.



*Jochum Ressel är
operatör på SDC*

Benny Fahlstadius, som i fyra år varit med om att skapa den nya verksamheten, har nyligen övergått till Salén Energy.

Fr o m hösten 1981 kommer Arne Sandevärn - sedan ett par år verksam på SRS - att övergå till SDC:s linjeverksamhet.

Idén till SPLS föds

Idén till SPLS verksamhet väcktes i början av 1977 av Per Barre, som tidigare var anställd på Saléns i Stockholm. Sedan 1976 är han verksam i New York och anställd hos det välkända företaget International Cargo and Shipping Consultants Inc. (ICSCC), som är generalagenter för SPLS i Nordamerika och SDC:s förtroendemäklare i USA. Redan våren 1978 gjordes de första resorna från Nordamerikas västkust, vilka senare under samma år följdes av några resor från amerikanska gulfen och ostkusten, som därrefter blivit SPLS:s huvudsakliga lastningsområde. Totalt gjordes under 1978 - 1979 åtta seglingar per år medan antalet under 1980 steg till 20. Utvecklingen hittills under innevarande år ser mycket lovande ut. Fram till slutet av juli hade 16 fartyg lastat i USA-hamnar till Röda Havet och Arabiska Viken.

Kombinerade laster styckegods-bulk

Trafiken drivs huvudsakligen med lång- och korttidsbefraktade 25 - 30.000 tons bulkfartyg, men även tweendeckers kommer då och då ifråga. De godstyper som normalt transporteras är vad man valt att kalla "project cargo", dvs materiel av olika slag för exempelvis byggnadsprojekt i Saudi-Arabien och andra länder i Mellanöstern. Projektlaster kan bestå av materiel för oljeindustrin och avsättningsanläggningar, prefabricerade hus, "mobile homes", delar till oljeriggar etc. Ofta kombineras sådana laster med konventionellt styckegods, t ex säckat ris, mjöl, spannmål i bulk och andra bulklaster. Under 1980 var den totala transporterade volymen med SPLS från USA till Mellanöstern ca 440.000 fraktkton. För 1981 förväntas en avsevärd ökning av kvantiteterna.

När det gäller ro/ro är avsikten att utöka aktiviteterna. Av tids- och kostnadsskäl konverteras på nya trader konventionella laster till enheter för ro/ro-hantering. Dessutom är ro/ro-fartyg oslagbara "congestion-beaters" i hamnar med långa väntetider för konventionellt tonnage.

ICSCC sköter marknadsföringen

Det övergripande ansvaret för trafiken ligger i Stockholm, där beslut beträffande tonnage, seglingsfrekvens, större fraktkontrakt etc fattas. Operation av fartygen i lossningshamnarna sköts gemensamt av Stockholm och New York. Även den ekonomiska uppföljningen sker i Stockholm. Hos ICSCC i New York bedrivs den dagliga verksamheten med en personal på ca 20 personer med Per Barre som chef. Sålunda sköter ICSCC marknadsföring av linjen, fraktförsäljning, fraktbokningar, instruktioner till fartygen och agenter/stuverier, stuvningsplanering, övervakning av lastning - man har två port captains - fraktinkassering och redovisning. Som agenter har ICSCC i Houston International Gulf Chartering, i New Orleans International Ship Management Agency Services Inc., i Chicago Ace Line och i Vancouver BC International Chartering Services.

Följande hamnar anlöps regelbundet: I USA - Houston, New Orleans och Baltimore. I Mellanöstern Yenbo, Jeddah, Jebel Ali, Sharjah, Dubai, Bahrain, Dammam, Ras-al Mishab och Kuwait.



Per Barre: - Linjens framtid beror i hög grad på förmågan att kombinera linjetrafik med tramptänkande.

Per Barre: "The future of the line depends to a large extent on our ability to combine liner traffic with the concept of tramp shipping."

SPLS har funnit rätta storleken

Från en relativt blygsam början är nu SPLS en av de största operatörerna utanför linjekonferenserna i trafiken från Nordamerika till Mellanöstern. Ingvar Fristam är av den uppfattningen, att SPLS har funnit den rätta storleken och att det nu gäller att konsolidera och finslipa verksamhetens olika delar. - Resultatet hittills har varit gott och med den kombination av bulk-och linjekunnande som finns inom SDC anser jag att förutsättningarna är goda för att driva verksamheten vidare med ett tillfredsställande resultat, säger Ingvar Fristam.

Flera ro/ro aktiviteter

Förutom delägarskapet i FOSS har Salén Dry Cargo flera andra aktiviteter på ro/ro-området. Sålunda har m/s Ramses Trailer, ett ro/ro-fartyg med en kapacitet av 40 trailers, plus ca 100 bilar, hyrts in från Ramses Shipping i Oslo och sysselsätts nu fram till våren 1982 för det mexikanska, statliga oljebolaget Pemex. Vidare har SDC köpt ro/ro-fartyget Merzario Gallia med en kapacitet av ca 700 TEU, som från september i år och i första hand två år framåt går på timecharter till det norska rederiet Wilh. Wilhelmsen. I samband därmed döps fartyget om till Tana.

SDC utför f n även studier av olika ro-/ro-project till och från hamnar i Mexico.



N.G. "Krips" Kirpalani at work at the New York office



and so are ... Ed McGann, port captain, and



.....Helena Johnsson (left)



Ming Autumn, ett av SPLS långtidsfraktande fartyg på



The staff of the SPLS office in New York comprises: Cambria, Fran Dezelich, Pam Gieber, Bob Pryor, Reyes, Ken MacDonald, Alf Edorsson, Annemarie and Larry de Neveu. Five members of the staff were: Michael Lee, Linda Sturnick, Bill Burt, C ne.



g på väg från USA till Mellanöstern.



they some 20 persons. They are from left to right: Joe or, Karen Turner, N.G. "Krips" Kirpalani, Laura Tully, Ed McGann, Helena Johnsson, Per Barre were not present when the photograph was taken. t, Gus Maldonado, Tom Donnelly and Chris Kea-



(left) and Fran Dezelich.

How SPLS was born

Per Barre, a former Salén employee in Stockholm, got the idea for the SPLS operations in the beginning of 1977. Mr. Barre has been working in New York since 1976 at the well-known company, International Cargo and Ship Chartering Consultants, Inc. (ICSCC) - the general agents for SPLS in North America and SDC's trusted broker in the United States.

As early as the spring of 1978, the first trips were made from the west coast of North America. Later in the same year, these were followed by several trips from the US Gulf and the East Coast, which subsequently became the main loading areas for SPLS. During 1978-79, a total of eight sailings per year were made. In 1980, the number increased to 20. To date, the trend of sailings for the current year looks very promising. Up to the end of July, 16 ships had loaded in U S ports for trips to the Red Sea and Arabian Gulf.

Combining bulk cargo with piece goods

The traffic is operated mainly with bulk carriers ranging from 25,000 to 30,000 tons that are chartered on a short- or long-term basis. Tween-deckers are used occasionally, however. The type of goods that is normally transported is called "project cargo" - various types of material that is used, for example, in construction projects in Saudi Arabia and other countries in the Middle East. Project cargoes can consist of material for the oil industry and desalination plants, prefabricated houses, mobile homes, parts for oil rigs etc. They are often combined with conventional general cargo, such as bagged rice and flour, bulk shipments of grain and other types of bulk cargo. During 1980, the total volume of goods shipped with SPLS from the United States to the Middle East was approximately 440,000 freight tons. For 1981 a substantial increase is expected.

When it comes to ro/ro operations, the objective is to expand activities in this field, Mr Fristam says. Because of the time and costs involved, conventional cargoes on new shipping routes are being converted to units for ro/ro handling. In addition, ro/ro ships are superior for "beating congestion" in harbours with long waiting periods for conventional tonnage.

ICSCC handles marketing activities

The overall responsibility for traffic is in Stockholm, where decisions regarding tonnage, sailing frequency, large freight contracts and other

matters are made. The operation of ships in the discharging ports is handled jointly by Stockholm and New York. The financial aspects of the business are also taken care of by Stockholm. At ICSCC in New York, daily operations are conducted with a staff of about 20, with Per Barre as manager. ICSCC thus handles marketing activities for the line, cargo sales and bookings; instructs the ships, agents and stevedoring companies; plans stowage and supervises the loading (ICSCC has two port captains). In addition, ICSCC deals with freight collection and accounting. As agents, ICSCC has International Gulf Chartering in Houston, International Ship Management & Agency Services, Inc. in New Orleans, Ace Line in Chicago, and International Chartering Services in Vancouver, B.C.

The following ports are served regularly: in the United States: Houston, New Orleans and Baltimore; in the Middle East: Yenbo, Jeddah, Jebel Ali, Sharjah, Dubai, Bahrain, Dammam, Ras-al Mishab and Kuwait.

SPLS has grown to the right size

From a relatively modest start, SPLS is now one of the largest operators outside liner conferences in traffic from North America to the Middle East. Ingvar Fristam believes that SPLS has grown to the right size and should now concentrate on consolidating and improving its various areas of operation. "The results obtained so far have been very good," Mr. Fristam says. "And with the combination of bulk shipping expertise and liner know-how that exists within SDC, I believe that there are good prerequisites for continuing to operate the company with satisfactory earnings."

Various ro/ro activities

In addition to its joint ownership of FOSS, Salén Dry Cargo conducts other activities in the ro/ro field. For this reason, the M/S Ramses Trailer, a ro/ro ship with a capacity of 40 trailers and about 100 cars, has been chartered from Ramses Shipping in Oslo. The vessel is now being operated until the spring of 1982 for Pemex, the Mexican oil company. SDC has also purchased the ro/ro ship Merzario Gallia, with a capacity of about 700 TEU. Effective September this year, and for the next two years, the ship will be chartered to Wilh. Wilhelmsen, the Norwegian shipping company. In this connection, the ship has been renamed Tana.

In addition, SDC is currently conducting studies of various ro/ro projects to and from ports in Mexico.



Merzario Gallia

FOSS expanderande

Med drygt fem år på nacken är FOSS idag ett välkänt och respekterat begrepp för alla som har att göra med sjöfart mellan norra Europa och Mellanöstern. FOSS har från de första pionjärförsöken 1975 utvecklats målmedvetet och framgångsrikt och upprätthåller idag en expanderande linjetrafik med fyra moderna ro/ro fartyg. Inom kort kommer FOSS ställning inom det aktuella trafikområdet att ytterligare förstärkas, då två nya fartyg av con/ro-typ (containers/ro-ro) sätts in i trafiken. Därmed kan hävdas, att kapitel två i FOSS historia inleds.

Ursprunget till FOSS

FOSS bildades våren 1977 av det norska rederiet Fred. Olsen och det engelska rederiet Sea Speed, vars begynnelsebokstäver kom att bilda det nya företags namn. Tor Line anslöts till FOSS i mitten av 1978. I inledningsskedet upprätthölls trafiken med sex ro/ro-fartyg, som hade en segling i veckan till Jeddah i Röda Havet och en segling var fjortonde dag till Dubai och Dammam i Arabiska Viken. Vid slutet av 1977 tillkom Kuwait, som då var en för FOSS betydande hamn i Arabiska Viken

Stark utveckling

Mellanöstern-traden utvecklades mycket gynnsamt under åren 1976-1978. Att skeppa gods av olika slag med ro/ro-fartyg visade sig vara den rätta lösningen på det växande problemet med tonnageanhoppning i hamnarna - i synnerhet som dessa fartyg kunde ta containers. Härigenom blev det möjligt för länderna kring Arabiska halvön att tillgodose det växande transportbehov som var en följd av den betydande uppgången i dessa länders import.

Den ovannämnda tidsperioden kännetecknades också av intensiv konkurrens från andra rederier samt varningar från "experter" att ro/ro inte skulle kunna konkurrera med containerfartygen. I verkligheten visade det sig att servicen med de flexibla ro/ro-fartygen mer än väl hävdade sig. FOSS har överlevt flera konkurrenter som antingen dragit sig ur trafiken eller gått upp i större rederigrupperingar.

Kapaciteten ökar

De första fartygen med en kapacitet av 500 st 20 fots containers (500 TEU) kom in i FOSS-trafik i slutet av 1978. Rederiets containerkapacitet ökade åter när de båda 12.000-tonnarna FOSS Havre och FOSS Dunkerque inchartrades. Dessa lastade vardera 709 TEU, visade sig utomordentligt flexibla och lämpade sig väl som containerfartyg. Inom kort kommer de emellertid att bli ersatta med de ännu större och modernare con/ro-fartygen Costa Arabica och Costa Ligure.

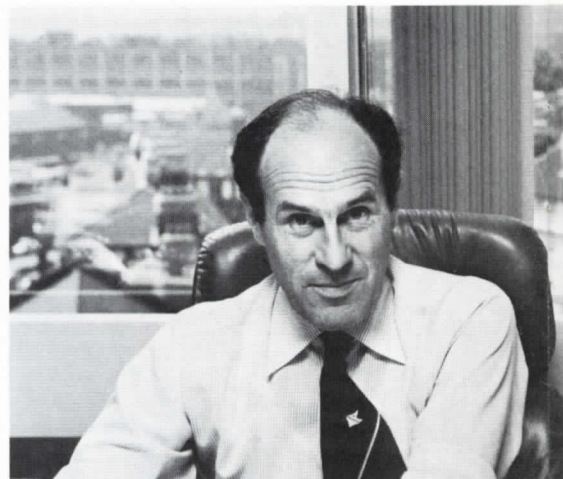
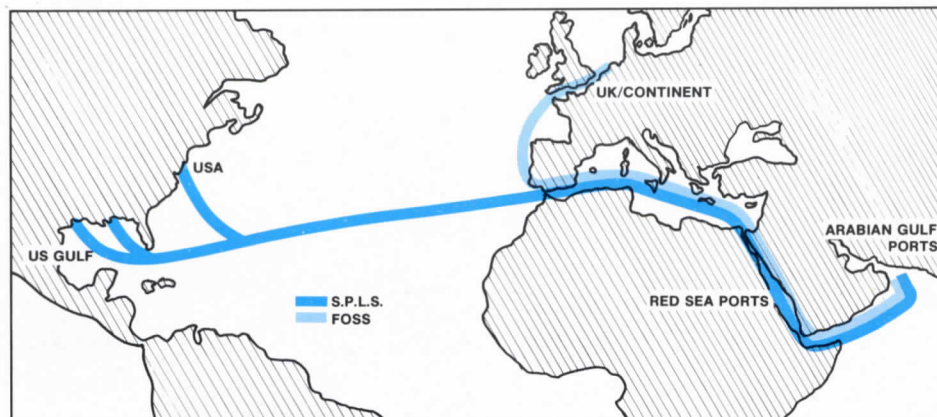
FOSS-fartygens utformning har alltid medgivit en riktig sammansättning mellan ro/ro-last och containerlast. Det har varit möjligt att lasta containers, palletiserat, häckat eller löst styckegods på 6 meters flak eller låga fartygstailers, alla typer av hjul- eller bandburna fordon samt projektlastar med tunga enheter upp till 450 ton. Tidvis har styckegods samlastats i containers till Dammam, Dubai, Aqaba, Port Sudan och Jeddah.

Con/ro för växande marknad

Con/ro-fartygen är konstruerade för Mellanöstern-trafikens lastsammansättning och har vardera en kapacitet om 1050 TEU inklusive upp till 1000 längd hjulburen last på huvuddäck.

Costa Arabica och Costa Ligure kommer huvudsakligen att upprätthålla trafik från Rotterdam, Antwerpen och Felixstowe till Jeddah och hamnar i Arabiska Viken. Marknaden i Arabiska Viken växer stadigt och för med sig ett ökat behov av containerservice. Med dessa fartyg kommer FOSS att kunna erövra en ökande del av denna marknad, varvid liksom förut FOSS expertis och ett välgrundat rykte om tillförlitlighet spelar en stor roll.

Kartan visar SPLS linjenät från USA till Mellanöstern och FOSS trafik från Europa till Mellanöstern.

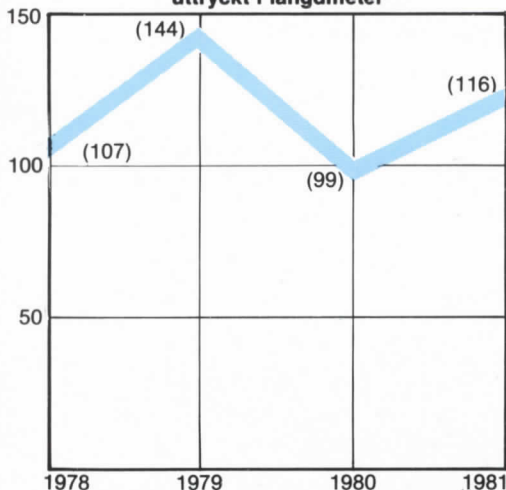


VD i FOSS är Bill Prosser och vD Åke Gustavsson



FOSS tillväxt har medfört att rederiets ursprungliga lokaler i Londons city blivit för trånga för de drygt 50 anställda. Därför har allmänna trafikavdelningen flyttat till södra sidan av Themsen till samma kontorskomplex som Salén UK och Salén & Wicander (UK) Ltd. Londonkontoret koordinerar aktiviteterna från sju lokala fraktagenter i UK/Kontinenten, fyra i Sverige och Norge samt sju i Mellanöstern.

FOSS fraktvolym 1978-1981
uttryckt i längdmeter

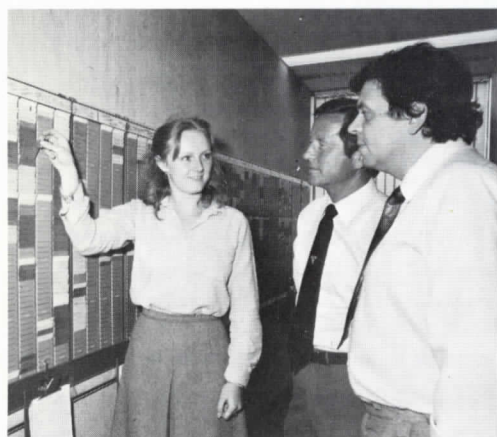


Trots att antalet fartyg reducerats från 6 till 4 under perioden har marknadsandelen behållits.

FOSS- de linjetrafik



son.



Fr v Mrs. Louise Pleece, Capt. Skibenes och Capt. Julsen

De båda nybyggna Costa Arabica och Costa Ligure har fem containerkranar som gör fartygen oberoende av landkranar. Fartygen har s.k. "quarter-ramp" om styrbord byggd för hjulburen last om max 376 ton.

FOSS expanding

The predecessor of today's FOSS operation began a pioneering UK-Jeddah ro/ro service in November 1975. This was joined by Fred. Olsen a few months later, while Tor Line tonnage became involved for the first time in spring 1976.

FOSS was formed in spring 1977, with six vessels operating a weekly service to Jeddah and fortnightly departures for Dubai and Dammam. Then, as now, Rotterdam, Antwerp and Felixstowe were the main outward loading ports.

In late 1977, Kuwait was added as a main port of call in the Arabian Gulf - the service being inaugurated by the then recently lengthened Tor Nerlandia, of 1,570 linear m.

Together with Fred. Olsen's Balduin and Bayard, of 1,250 linear m., four ships of the Tor Belgia type variously formed the FOSS tonnage pool until mid-1978.

The period 1976 - 1978 was one of dramatic developments in the Middle East trade. Ro/ro operations proved themselves not only as "congestion beaters", but as effective container carriers. They provided the ideal type of liner service where port facilities were simply unequal to the demand by emerging Middle Eastern countries for vast import tonnages to fuel expanding economies.

FOSS outlived competitors

It was also a period of intense competition and warnings by "experts" that a ro/ro philosophy could not compete with numerous all-container services emerging at that time. In practice, the philosophy of ro/ro flexibility more than met the challenge, while FOSS has outlived several competitors that either withdrew from the trade or saw their identities disappear in mergers and rationalisation moves. Tor Line became fully involved in FOSS in mid-1978, when an Iranian service (to Bandar Shahpour) was also started.

Towards the end of that year, the first 500 TEU vessels entered service with FOSS, though container capacity was increased again with the chartering of the 709 TEU FOSS Havre and FOSS Dunkerque at the turn of the year. These 12,000 dwt vessels (being replaced by Costa Arabica and Costa Ligure) proved themselves as highly versatile ships and excellent container carriers.

London staff of 55

Vessel configurations have always allowed for a mix of ro/ro and container cargo on each voyage. The service can lift containers, loose palletised and crated shipments on ship's trailers or 6m. flats, all forms of wheeled and tracked mobile cargo and project shipments including pieces of up to 450 tons. For some time, container groupage services have been available to Dammam, Dubai, Aqaba, Port Sudan and Jeddah.

By mid-1979, service expansion and a developing staff requirement rendered the former "pool" offices in the City of London too small for the future needs. The general agency operation was therefore transferred south of the River Thames to the same office complex in Grange Road occupied by Salén UK and Salén Wicander (UK) Ltd.

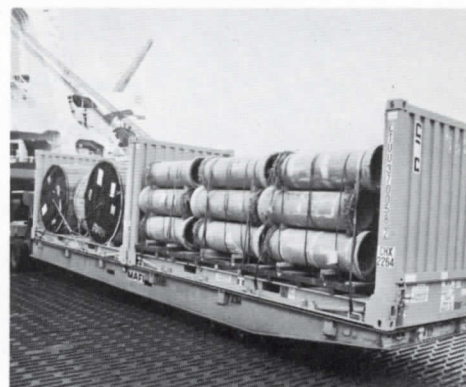
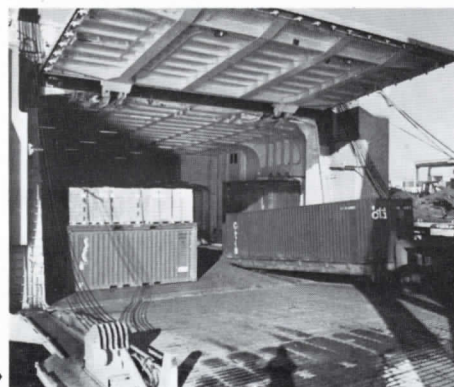
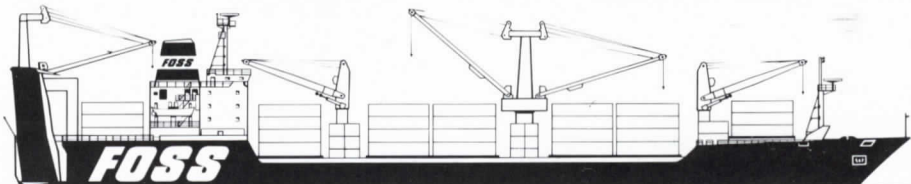
The London operation - with a staff of 55 reporting to Mr. Bill Prosser, assisted by Mr. Åke Gustafsson - co-ordinates the activities of seven agency locations in the UK/Continental Europe, four in Sweden and Norway and seven in the Middle East.

With deployment of the new "con/ro" vessels, FOSS can mark the success of its involvement with the Middle East trade, and the beginning of the next chapter in its story.

Independence from shoreside cranes

Designed for the Middle East Trades, the "con-/ro" each have capacity for 1,050 TEU, including up to 1,000 linear m. of rolling cargo on their main decks. An outfit of five deck cranes give complete independence from shoreside cranes. Ro/ro access is via a starboard quarter ramp, with a maximum loading for rolling heavy lifts of 376 tons.

Costa Arabica and Costa Ligure will concentrate on the FOSS service loading in Rotterdam, Antwerp and Felixstowe and running to Jeddah and the Arabian Gulf ports. It is in the Arabian Gulf market especially that a growing demand for container service has been identified; with these ships FOSS is moving to capture an increased share of this traffic. As before, operational expertise, and a reputation for consistent reliability will play a big part.



Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Sea Song (1959-1976)

Tankmotorfartyg, byggt 1959 vid Öresundsvarvet AB, Landskrona.
Tonnage: 25811 brt, 15290 nrt,
40300 tdw.

Reg.nr: 9977

Levererades den 30 december 1959 till Salénrederierna, Stockholm.

1969, rederiets namn ändras till Rederi AB Pulp, Stockholm.

1969, överförd på det nybildade Salénrederierna AB, Stockholm.

1975, 1 juli, rederiets namn Saléninvest AB.

1976, juli, såld för USD 1,6 milj till Costonco Cia Naviera SA, Piraievs, Grekland och avgick Uddevalla omkring den 15 juli med namnet *Soula C*.

Atlantide (1960-1977)

Kylmotorfartyg, byggt 1960 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Göteborg.

Tonnage: 8074 brt, 4523 nrt, 8300 tdw.

Reg.nr.: 10075.

Levererades den 26 september 1960 till Rederi AB Salenia, Stockholm.

1972, 27 feb., strandade ca 1 1/2 sjömil W. Mona Islands på resa Acajutla-Bremerhaven med bananer. Flottogs den 14 mars sedan lasten lossats. Stora bottenskador, men fört till Beaumont för reparation.

1977, nov., såld till Sealion Shipping Corp., Monrovia, men sattes under grekisk flagg med oförändrat namn.



Hyllningslunch för Salén och Sunkist



I somras gav Long Beach hamn en lunch för Sunkist Growers, Inc. och Salén Shipping Agencies, Inc. Hamnmyndigheten företrädades av Wick Wilson, E John Hanna, Commission President, och C Robert

Langslet. Plaketter utdelades till Russ Hanlin, President i Sunkist Growers, och K Erik Baur, President i Salén Shipping Agencies.

Personnytt

Som marknadschef hos Jungner Marine efter Göran Erlandsson har anställts civilingenjör *Curt Enquist*, tidigare (1965-1969) anställd på försäljningsavdelningen. Han kommer närmast från National Semiconductor AB.



Port honors Sunkist Growers and Salén Shipping Agencies

Sunkist Growers, Inc. and Salén Shipping, Inc. were honored at a luncheon given recently by the Port of Long Beach. Two of the principal honorees were Russ Hanlin, president of Sunkist Growers and K Erik Baur, president of Salén Shipping Agencies.

Port Harbor Commissioners honoring the two were Dick Wilson, E John Hanna, Commission President, and C Robert Langslet.

New manager in London

Thomas Sundberg, who has been active in the Salén Group since 1967, has returned to Head Office in Stockholm after seven and a half years as head of Salén UK in London. As a managing director in Saléninvest, he will handle special projects as well as monitor trends in the coal and oil market for the Group. In addition, Mr Sundberg will continue to be involved in certain aspects of the Group's British operations.

Göran Colldahl has been appointed the new manager of Salén UK Ship Management. Mr. Colldahl was formerly manager of Salén UK Marine Services, a post he held since 1978.

Chefsbyte i London

Thomas Sundberg, som varit verksam inom Salénkoncernen sedan 1967, har efter sju och ett halvt år som chef för Salén UK i London återvänt till huvudkontoret i Stockholm. Han kommer att som direktör i Saléninvest ha hand om speciella projekt samt centralt följa utvecklingen inom kol- och oljemarknaden. Dessutom kommer han att även fortsättningsvis vara engagerad i vissa delar av englandsverksamheten.

Ny VD för Salén UK Ship Management är Göran Colldahl, som sedan 1978 varit chef för Salén UK Marine Services.



Thomas Sundberg



Göran Colldahl

Vinterstugor att hyra



Personalstiftelsen inom Salénrederierna ställer vinterstugor i Tällberg, Sälen och Åre till förfogande för sjö- och kontorsanställd personal med minst två års anställningstid tillhörande Saléninvest, Salénrederierna och Sven Salén AB samt pensionärer från dessa företag som tillhör Saléns Pensionärsklubb.

Tällberg för 6 personer hyr vi året runt - för tiden jul - april ingår den dock i lottningssystemet.

Sälen, modern stuga (nära Högfjällshotellet) för 6 personer 19/12 - 24/4 1982.

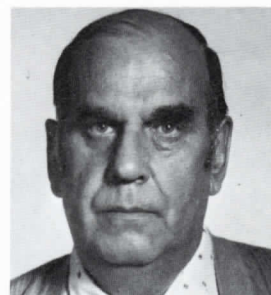
Åre, stuga (samma som tidigare) för 5 personer 19/12 - 24/4 1982.

Stugorna utlånas endast om den anställda medföljer. Avgiften är kronor 300:- per vecka. Man kan endast hyra en vecka. Anmälningstiden utgår den 1 november. Använd kupongen!

Dödsfall

Pumpman *Kristian Nielsen* har avlidit, 37 år gammal. Hans sista fartyg var t/t Sea Saga.

Ekonomiföreståndare *Hans Olof Lindgren* avled den 1 juli efter att hastigt ha insjuknat ombord på Snow Flower. Han var 58 år.



Salénrederiernas Personalstiftelse Kerstin Damberg 106 09 Stockholm

1. Jag önskar stugan i vecka

2. Jag önskar stugan i vecka

3. Jag önskar stugan i vecka

Jag är anställd på
(företag, avdelning/fartyg)

Namn

Adress

Postnr Postadress

Telefon /

Malma - fritidsparadis för Salénare

Vårens Malma-dag den 23 maj hade lockat ett åttiotal salénare med anhöriga att delta. Den här gången tyckte arrangörerna, Saléns IF i samarbete med Oxens Företagshälsovårdscentral att man borde förena nytta med nöje och hade därför bett Friskis & Sveltis vara med och leda gymnastik och andra idrottsövningar. Dessutom berättade dietisten Anna-Bella Wrangel om hur man kan må bättre genom att ändra sina kostvanor. Detta demonstrerades också med en väl genomtänkt lunch i det gröna.

Malma gård, Personalstiftelsens fritidsgård, ligger på Fågelbrolandet, söder om Värmdö, 43 km från Stockholm. En underbar skärgårdsnatur står här till förfogande för alla anställda vid Saléninvest, Salénia, Salénrederierna och SSAB samt salénpensionärer.

Här har Du möjlighet att någon vecka året runt vistas tillsammans med Din familj i trivsamma stugor. Du kan bada i Storsjön, spela tennis, badminton och minigolf. Du kan fiska, ströva i skogen, segla med småbåtar, bada bastu m m. För båt-

burna gäster finns stor båthamn samt gästbojar i Malmafladen och för bilburna goda parkeringsmöjligheter. Bussförbindelse finns också.

I Salén-Nytts juni- och decembernummer läser Du om föranmälan till Malma och andra stugor/båtar under högsäsong. På annan tid får Du ringa och beställa.



Motion med Friskis & Sveltis, vad annars för en sund salénare? Det fungerar utmärkt även i gröngräset.



Friskvård – vad är det? Vettig kost och motion i samspel, tyckte Anna-Bella Wrangel. Det tyckte publiken också efter hennes briljanta anförande.

◀ Äta måste man förstås.
Frågan är bara – vad??



◀ **Saléns Båtklubb, SBK**, arrangerar seglingstävlingar för salénbarn varje år. Livligt och nervöst på bryggan, men populärt.

Tidning till morgonkaffet

En allmän uppfattning bland landkrabbor är sannolikt, att sjöfolk är illa tillgodosedda när det gäller utbudet av nyheter från hemlandet, film, TV-program etc. Och inte dimper det ner dagsfärska tidningar hos sjöfolk på resa mellan Bremerhafen och Panama och inte får de heller se direktsändningar i TV av prinsessbröllop och fotbollslandskamper. Men riktigt så illa är det ändå inte och vem vet, i en inte alltför avlägsen framtid kommer det med satelliters och annan teknisk hjälp att bli fullt möjligt för jungman Jansson och alla hans kollegor till sjöss att på samma sätt som vi här hemma sätta sig ner vid morgonkaffet ombord och läsa morgontidningarna.

Vad är det då som en sjöman i ett svenskt fartyg idag erbjuds i fråga om nyheter och underhållning? Sedan årtionden tillbaka nås varje fartyg dagligen av det s k SAX-preset, som är ett koncentrat av färska nyheter från Sverige och världen, sammanställda på TT i Stockholm och utsända på Maritex eller telegrafi via Göteborgs kustradiostation. Ombord tas meddelandet emot av telegrafisten som ser till att det dupliceras och distribueras till alla. En annan lika populär informations-kanal är Sveriges Radios utlandsprogram, där i första hand veteranerna Ulla Lindskog och Göran Löwing producerar dagliga program till utlandssvenskar och speciella program vissa dagar till sjöfolket. I många av Saléns fartyg brukar de programmen bandas för att därefter återutsändas över fartygets lokala nät. Liksom på landbacken har även fartygen drabbats av videofebern. Eller rättare sagt: videofebern till sjöss har nu även drabbat landbacken. För det förhåller sig nämligen så, att den svenska utgående handelsflottan redan för 6 - 7 år sedan utrustades med videoapparater.

Program fick man från Sveriges Radio/TV, vilka bandades på Europafilm och distribuerades till fartygen via HKF och rederierna. Bandmaskinerna var föga tekniskt avancerade och bandservicen var tungrodd och kostsam. Just i dessa dagar är rederierna i färd med att byta ut den gamla apparaturen mot modern sådan och bandservicen håller under HKF:s ledning på att anpassas till det nya systemet. Före nästa årsskifte bör det vara allmänt i bruk i våra fartyg.

HKF - dvs gamla Valfärdsrådet - har många aktiviteter på gång och det förefaller klart, att man från det hållet numera gör allt för att tillgodose rimliga krav och förväntningar från sjöfolket. Till aktiviteterna hör bandning och distribution av kassettband med aktuella radioprogram, distribution av böcker, tidningar och tidsskrifter, urval, inköp och distribution av långfilmer, arrangemang av fotbollsmatcher och idrottstävlingar iland och ombord och mycket, mycket annat.

För att kommunikationer och service skall fungera väl mellan land och fartyg krävs i regel att någon eller några tar aktivt ansvar för det hela ombord. Denne någon är oftast telegrafisten, som genom sitt jobb ofta är något av en central gestalt ombord: han har hand om av- och påmönstringar, avräkningar, pengar, tar emot myndigheter, posten osv.



I kylfartyget Winter Sea, som vi hälsade på för en tid sedan när hon låg i England och lossade frukt, sköttes förbindelserna med HKF, utlandsprogrammet etc av just fartygets telegrafist, Nana Lorenz, sedan många år tjänstgörande i Saléns fartyg. På bilden ser vi henne tillsammans med maken Christian, som är ekonomiföreståndare i Saléns fartyg. När bilden togs stod de just i begrepp att lämna fartyget för några månaders semester hemma i Bjärred och boken som de skriver sina namn i är fartygets sjömansrulla, dvs den bok i vilken det formella anställningsavtalet finns inskrivet.

Kurs för borrare hos Salén Protexa

Salén Protexa Drilling Co avslutade nyligen den första borkkursen för nybörjare. Kursen hade arrangerats av Basic Research and Training, Inc.

Även om kursen var tänkt för nybörjare hade även mer erfarna borrare god nytta

av den. Inom Salén Protexa vill man satsa ordentligt på sin viktigaste resurs, personalen, och utbildning är en viktig del för att förbättra prestationerna och uppnå god samarbetsanda.



Participants from left.

Philip Lockhart, Gary Bartley, C Gene Barton, Danny Lofton, Chuck Praznik, Cecil Eaves, Emmett Farrar, instructor, Fred Hyer, Johnny

Ray Steward, E E "Shorty" Ayres, Steve Kaiser, Steve Pitts, Page Wagley, Ole Andreason, Ricky Bass and Berry Wall.

Training course for drillers

Salén Protexa Drilling Co. recently completed their first drilling practices school for junior toolpushers and drillers. The school was presented by Basic Research and Training, Inc.

Because we are experiencing continued rapid growth it was felt that improved training of our supervisors would enhance our overall production and communications.

Classes were primarily aimed at the beginning drillers but it was clear that all those involved benefited from sharing their experiences. Training is necessary if we are to improve performance and promote a spirit of cooperation. Salén Protexa is determined to strengthen the company from the most important source, their people.

Möte med Mindanao

Två dagar efter avgång ramlar hettan över oss och ger våra synbilder en flimrande gestaltning. Överallt är de närvarande, rännilarna av svett, ögonen svider av saltan, verktyg tappas allt oftare genom förlorade grepp.

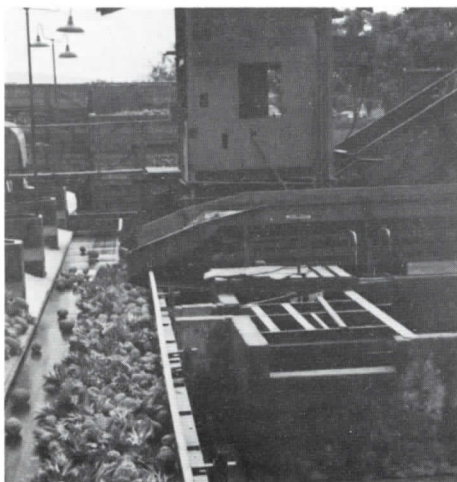
Detta kan vara sensationer som en nordbo konfronteras med om han/hon försöker hålla samma tempo i arbetstakten som hemmavid.

Ytterligare tre dagar och vi börjar skymta de av coprabrännningen och koleldarna rökbeslöjade filippinska bergsslutningarna. Tillsammans med den häftiga vattenavdunstningen ger dessa överallt förekommande eldar en skrämmande tropisk slöja över landskapet.

Ett folk svårt att kuva

Vartefter våra erfarenheter berikas med nytilkomna intryck av landet och folket som lever där blir det allt lättare att förstå varför denna sydligt belägna stora ö i öriket Filippinerna (Mindanao) aldrig har kommit att lyda helt under de forna kolonialmakternas valde. Varken spanjorerna eller efter dessa amerikanerna lyckades kuva folket här nere. Detta dels genom att effektiviteten hos deras arméer var nedsatt genom ett pressande klimat och den svårtillgängliga bergiga djungelbeklädda geografien, dels genom den vildsinta och totalt hämningslösa befolkningen här nere som samlade på huvuden från fallna fienden och red omkring på bygatorna med dessa spetsade på vassa palar — vilt tjoande.

Den ena dagen efter den andra försvinner in bland historiens dimmor.



Ananasen kommer med truckar och samlas på ett transportband som för den till storlekssortering, tvätt, skalning och urkärning. På fabriken förpackas 14.000 ton burkar ananas per månad.

Alla är dom fyllda av den mångfald av ting som måste göras för garanterandet av säkerheten för vår nästa last. Lastrummen rengöres och tvättas samt blir så småningom presentabla ur alla synvinklar. Kranar repareras, smörjes och kontrolleras. Hjälpmaskinerna genomgås, deras bränsleventiler rengöres, kontrolleras och justeras, oljorna separeras och alltsammans sker under ymniga rännilar av svett och oljestänk i den fuktmatade 40-gradiga värmen där mellan dieselmaskinerna.

Filippinerna i maskinbesättningen låter för det mesta arbetet flyta med ett leende", men ett leende som du måste lära dig att iakttaga med ögonens skiftningar i samspel med vad munnen pratar. Deras själ innehåller många skiftningar och för oss européer obekanta faktorer vilka styr deras dagliga attityder gentemot sin omgivning.

De är lågt betalda, enligt vårt sätt att se på lönesättning, men vi får aldrig glömma att den lön som dom erhåller ombord i fartyg med strukturlikheter med vår Malayan Princess för dom direkt upp i dom högre samhällsskikten vad beträffar familjens standard där hemma på Filippinerna. Har ibland försökt se in i händelseförlopp där våra organisationer lyckats med att driva igenom en lönestandard för dessa österländska sjöfarare som ligger i nivå med den inkomst som erfordras för att ha hus och försörja en familj i Europa. — en sådan löneökning ger dom direkt möjlighet att införskaffa en "slottsliknande" bostad på Filippinerna samt att anställa 4-5 hjälpredor för 50 kr/mån vardera. I förhållande till vår situation, där vi med samma lön nätt och jämt klarar upp amorteringarna på våra hus, är det ju diskutabelt i allra högsta grad var den rättvisa fördelningen ligger någonstans.

Panaboa, North Davao

Havsviken ligger spegelblank i vår tidiga morgontimma. Solen har nått och jämt famlat sig över horisonten. Redan om en timme kommer vyerna runt om oss att dallra i värmeångorna. Men just nu, så här före soluppgången är det faktiskt skönt ute, med ljummen luft, havsdoft och den flammande eldröda solen som ännu bara lyst upp landskapet men ännu ej upphettat det till det inferno av tryckande hetta som gör att vi med tvekan ser fram emot möjligheten av att ens göra en helt kort promenad, utom räckhåll för vår svalkande luftkonditionering.

Rökslingorna från innevanarnas mor-

gonkok stiger upp mellan palmerna och samlas i allt större gråblå moln runtom i havsviken. Här håller dom alltid en eld brinnande eller glöden pyrande, för elektriciteten är ett "fenomen" som generellt sett bara kommit till användning inne i dom större samhällena och städerna, och även där i mycket sparsam utsträckning. Var mans energi är här elden, som dom steker sina fiskar på och där dom grillar sina kycklingar.

Kvällarnas härskare är ett kompakt mörker med sporadiska inslag av fladdrande ljuslågor från något som ungefär motsvarar våra stearinljus. Helhetsintrycket är något i likhet med en julafton hemma hos oss med totalt strömbrott utan snö.

Dagen håller på att övergå i skymning. Kranarmarna rör sig rytmiskt i händerna på dom filippinska operatörerna. Snart har även dom sin dag fylld av arbetets mängd. Kanske börjar dom redan, mellan lyften, tänka på hur dom skall tillbringa sin tid efter skymning — den tid som är reserverad för familjen och deras eget förverkligande. Eller har dom något i likhet med ett eget förverkligande, en hobby, studier eller liknande? Det ser faktiskt ut som om den huvudsakliga sysselsättningen efter skymningstid skulle bestå i att sitta ute på vad man kan kalla "verandan" framför sina hus med ett ljus mitt på bordet och alla familjemedlemmarna församlade runtom. Ett karaktärsdrag hos det filippinska folkslaget, förmodligen med upprinnelse i denna familjeförsamling, är att dom är mästare i att konversera och intill otrolighet hårt bundna av släktgemenskap. Ytterligare en lägg-



Befälhavaren, kapten Villagarcia, överstyrmann Masnayon och man.repr. Y Angelfeldt (med ryggen mot kameran) lyssnar till historik och övriga data över Dole's produktionsanläggning i Dadiangas.

Strömming till Japan

ning hos "philipinos" som kan ha sin bakgrund i dessa kvällsmöten runt elden är att dom är relativt romantiska och tillsammans med sina ypperliga dansanta talanger är dom direkt livsfarliga för europeiska döttrar i respektabla familjer.

Luckorna stängs till och kompressorerna matar in mera köld i systemet vartefter lastrummen fylls av ananas och bananer. Det var bara ca 30 000 lådor här i Davao denna gång. Vi skall fortsätta mot General Santos eller "Dadiangas", som staden fortfarande heter i folkmun.

Dom taggiga grönbruna kustlinjerna passerar igen vy för våra ögon hela denna första söndag i mars. Filippinerna är i full färd med att med flinka händer rengöra däcksyrtorna från all nedsmutsning som uppstod i Davao.

Rengöringen är särskilt noggrann denna gång genom att ett större antal VIPs från Dolefil (ananas- och bananexportören i området) är inbjudna till middag ombord Malayan Princess i morgon kväll. Detta faktum gör att vi redan tidigt i morgon vaknar till ylandet av mässpojknas golvboningsmaskin i korridorerna.

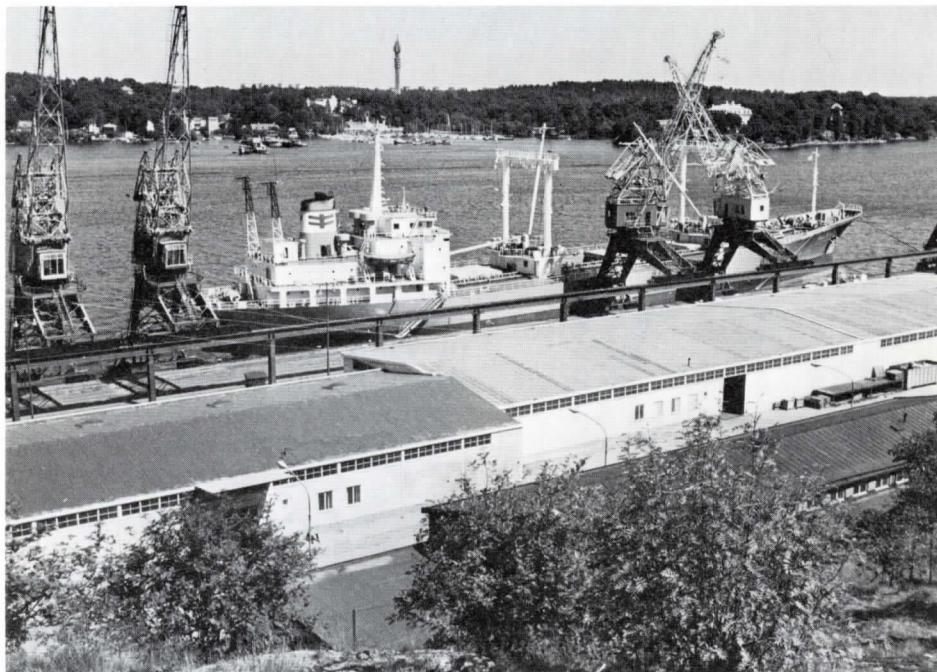
Ute på kajen är det ännu fridfull tidig morgontimma. Stuvorna ligger ihopkrupna på kajens plankbeläggning med armarna korsade över ansiktet till skydd mot det överallt inträngande solljuset.

Deras nya arbetsdag skall först tillkännages med dom ljudliga sirenerna på hamnkontorets taknock och en ny dag under den tropiska solen kan ta sin början ...

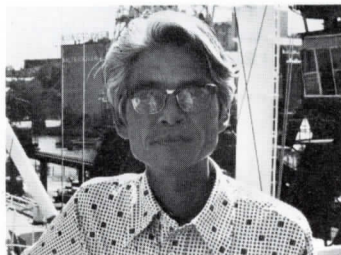
Det japanska kylfartyget Takeshima Maru besökte Stockholm i början av juli för att lasta svensk strömming som i sinom tid skall fröjda japanska läckergommar. Fartyget ägs av Kyokuyo Co. Ltd., Tokyo, och går i ägarens egen trafik. Hennes två systerfartyg, Takatsuki Maru och Komeshima Maru, är båda inhyrda av SRS t o m

1982. Fartygen är på ca 300.000 kubikfot och är byggda 1978.

Från Stockholm gick Takeshima Maru vidare till Ystad för att hämta sill och därifrån till Las Palmas för lastning av ytterligare fisk innan hon slutligen anträdde återfärden till Japan via Suezkanalen.



Takeshima Maru lastar vid Stadsgårdskajen i Stockholm.



Befälhavaren, kapten Yukio Ikeda, bekräftar att strömming betraktas som en delikatess i Japan.



Exportör var Ostkustfisk, som samordnar all export av fisk i Östersjön.

Salén-agenter goda roddare



Vid Stugsundsrodden i Söderhamn den 14 juni belade Stenö båtklubbs roddarlag andraplatsen. Ett tjugotal lag deltog. De starka grabbarna på bilden heter Christer

Jansson, Roland Hultqvist och Carl-Axel Bäckman och jobbar alla hos shippingföretaget Axel E Madsen i Söderhamn som är agenter för Saléns.

Baltic herring to Japan

The Japanese reefer ship Takeshima Maru visited Stockholm in the beginning of July to take on Swedish Baltic herring that in due course will delight Japanese gourmets. The vessel is owned and operated by Kyokuyo Co. Ltd., Tokyo. Her two sister ships, Takatsuki Maru and Komeshima Maru have both been chartered by SRS through 1982. The ships, built in 1978, have about 300,000 cubic feet of reefer space.

From Stockholm, the Takeshima Maru proceeded to Ystad to load more herring and then to Las Palmas to take on additional fish before she began her homeward bound voyage via the Suez Canal.

The Takeshima Maru loading at the city dock in Stockholm.

Captain Yukio Ikeda confirms that Baltic herring is considered a delicacy in Japan. Ostkustfisk, which coordinates all exports of fish from the Baltic, was the exporter.

Salén-Nytt utkommer varje jämn månad i en upplaga av ca 7.500 ex. Hälften av upplagan distribueras till anställda och deras familjer, hälften till externa mottagare.

Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt.

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



I augustidragningen har Konstföreningen denna gång inte mindre än tre vinnare, nämligen Yngve Bremner, LAP, Håkan Blomqvist, LAP, och Fred Nilsson, SJP, som alla får en etsning av konstnären Göran Brunius: Stenfalkhane.

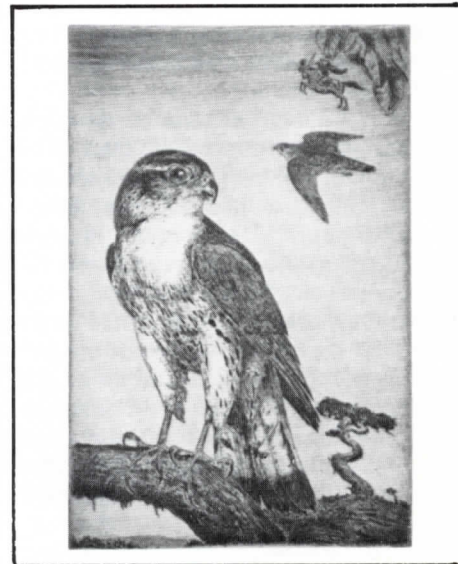
Göran Brunius är född 1911, utbildad vid Kgl Konsthögskolan och Maison Wat-

teau i Paris. Han är representerad på Nationalmuseum, Moderna Museet m fl konstmuseer i Sverige och utomlands.

Saléns Konstförening är sedan år 1979 en självständig enhet inom Kulturföreningen vid Salénrederierna. I styrelsen arbetar Brita Troell, ordförande, Bo Sundblad, vice ordförande, Gunilla Bolin, kassör, Joy Ankarcrone, sekreterare. Övriga ledamöter är Ulf Ekberg och Bengt Rydberg, suppleanter Arne Gellermark och Bengt Åström.

Nästa vinstchans blir i oktober månad då ett tjugotal konstverk lottas ut enbart till medlemmar som aldrig vunnit tidigare. Du som har vunnit förut får ändå dina chanser vid övriga lotterier.

Och du som ännu inte deltagit i våra vinsträffar utlottningar, skynda dig att bli medlem! Använd kupongen nedan.



Racketboll i Houston

I Houston ordnade Salén Protexa Drilling Co nyligen en turnering i "raquetboll" för att främja kamratskapet inom den nya organisationen. Den vanns inte oväntat av Peter Lyth, trots att han är färsk både som Houston-bo och som utövar av detta i Sverige okända spel. Peter har ju även här hemma visat framfötterna i olika bollsporter.

Damernas turnering vanns av Georgia Halvatgis, och SN:s rapportör Berry Wall noterar förvånat att kvinnor kan spela med samma beslutsamhet och känsla som vilken man som helst! Damturneringen lockade också större publik, vilket måste betyda att det inte finns många mansgrisar hos Salén Protexa - enligt Berry Wall.



Raquetball Swedish Style

Salén Protexa Drilling Co. recently sponsored a raquetball tournament to promote company spirit and provide a means for members of the newly merged organization to get to know each other better. Winner of the men's title was Peter Lyth, a new arrival to the office from Sweden. He is the Assistant Marketing Manager, International.

The women's tournament was equally spectacular with Georgia Halvatgis wrapping it up in short order. Georgia has proven that women can play with the same determination and flair as any man. The women's tournament brought out more spectators, which must mean that there are few male chauvinists at Salén Protexa.

Till Bo Sundblad, Saléninvest, 106 09 Sthlm

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

Namn: _____
(textat)

Personnr: _____

Avd/Rederi/Pensionär _____