

Salén-Nytt

Salén News No 5 1979



Sjöfartspolitiska utredningen

Den sjöfartspolitiska utredningen, ledd av Sven Gerentz, framlade i slutet av augusti sitt betänkande till kommunikationsministern. I utredningen har suttit representanter för Sjöfartsverket, Redareföreningen och de anställdas organisationer. Samtliga ställde sig bakom utredningens betänkande, som föreslog nedanstående stödåtgärder för sjöfarten.

	Aktie- kapital mm	Garan- titer	An- slag
Selektivt ekonomiskt stöd			
Statligt leasingföretag	600	500	
Villkorliga driftslån		50	50
Kreditgarantier		700	
Värdegarantier		500	
Generella driftskostnads- lättnader			
Fortsatt bidrag till sjö- folkets fria resor			54
Statligt stöd till praktisk utbildning av ombord- anställda			30
Frysning av ATP-avgiften för ombordanställda			18
Speciella åtgärder för den mindre skeppsfarten			
Finansieringslättnader	75		
Övriga stödåtgärder			
Bidrag av statsmedel till sjöfartsteknisk och sjöfarts- ekonomisk forskning			20
Ökade resurser för utbild- ning av sjöpersonal			25
Slopande av stämpelavgiften vid förvärv av fartyg			36
	675	1.750	233

Frågan om flagglag och utlandsetablering hade brutits ut från utredningen och framlades separat i ett delbetänkande den 5 oktober. Enligt detta föreslås en förlängning av lagen om överlåtelse av fartyg till utgången av juni 1981. Detta skulle göra det möjligt att bedöma vilka verkningar utredningens förslag till stödåtgärder för rederinäringen haft.

Utredarna anser att det föreligger ett direkt samband mellan stödåtgärderna och benägenheten att driva sjöfart under svensk flagg, vilken kommer att öka om utredningens förslag genomförs. Först sedan riksdagen fattat beslut om stödets omfattning och sedan dessa stödåtgärder tillämpats under någon tid blir det möjligt att definitivt ta ställning till behovet av en lagstiftning angående överlåtelse av fartyg och den form en sådan lagstiftning bör ges om den då fortfarande anses erforderlig.

Från redarnas sida hade understruktits, att utlandsetablering inom ett svenskt rederiföretag bör tillåtas så långt som det innebär ett stöd för den med svenskregistrerade fartyg bedrivna rederiverksamheten. För redarna kan en utlandsetablering innebära att man säkrar marknadsandelar eller vinner inträde på nya marknader. Behovet därav ökar allteftersom protektionismen inom sjöfarten ökar — särskilt när

den s k UNCTAD-koden träder i kraft. Erforderlig finansiering förutsattes huvudsakligen ske i utlandet och inte beskära möjligheterna till investeringar i svenskflaggade fartyg. Övriga villkor (Höganåsvillkoren med 1977 års ändringar) anses böra gälla på samma sätt som för den landbaserade industrin.

Delbetänkandet avslutas med konstaterandet att sjöfarten är en av Sveriges mest internationella näringar, varför grundprincipen i svensk sjöfartspolitik bör vara att svensk sjöfart skall likställas med övrig svensk exportindustri i fråga om utlandsetablering.

Då samtliga utredningens sakkunniga ej kunde enhälligt ställa sig bakom delbetänkandet betr utlandsinvesteringar och flaggöverföringar, fick de sakkunniga tillfälle att avge särskilda yttranden. Här följer en kort sammanfattning av dessa yttranden från Redareföreningen, befälsorganisationerna och Sjöfolksförbundet.

Sveriges Redareförening

konstaterar att från 1975 i stort sett rätt förbud att registrera svenskägda fartyg under bekvämlighetsflagg. Under denna period har 160 fartyg om 10 miljoner ton sålts till mycket låga priser. Hade fartygen åtminstone tillfälligt kunnat behållas i svensk ägo men under billigare flagg — t ex liberiansk — hade fartygen senare kunnat säljas till betydligt förmånligare priser. Den totala köpeskillingen för de fartyg som såldes till utlandet under den aktuella perioden var 4 miljarder kronor. Med dagens marknadspriser skulle fartygen inbringat 8 miljarder. För de ombordanställda innebar försäljningarna att antalet arbetstillfällen minskade med 7.500. Om fartygen hade kunnat sättas under liberiansk flagg skulle cirka 2.000 arbetstillfällen för befäl och manskap ha kunnat behållas.

Redareföreningen framhåller vidare i sitt yttrande, att förlusten av en stor del av vår handelsflotta även medfört betydande bortfall av valutaintäkter och en nationalekonomisk förlust.

”Enligt vår uppfattning bör den provisoriska flagglagen antingen få förlängd giltighetstid med vissa ändringar, eller — vilket är att föredraga — ersättas med en permanent flagglag. Syftet med den nya flagglagen — oavsett om den görs provisorisk eller permanent — bör vara att förhindra missbruk av möjligheterna till utflaggning. Den nya flagglagen bör således utformas på ett sådant sätt att man undviker skadeverkningar för rederierna, de anställda och samhället av den art som den provisoriska

flagglagen orsakat. Särskilt viktigt är att utflaggning skall vara möjlig även till bekvämlighetsflagg, om detta är för-
anlett av sunda ekonomiska skäl.”

Det föreligger ett tillräckligt underlag för bedömning av frågorna angående överlåtelser av fartyg i ett bredare sjöfartspolitiskt sammanhang, som anses utgöra förutsättningar för utformning av permanenta rättsregler. Införandet av sådana regler är angeläget för att skapa förutsättningar för en planering på längre sikt av svenska rederiers verksamhet, däri inbegripet möjligheten till utlandsetablering. Den nuvarande överlåtelserlagen är olämpligt utformad, eftersom den icke tar realistisk och vederbörlig hänsyn till det behov av utlandsregistrering som föreligger och som måste kunna tillgodoses om man vill undvika att sådana svenskflaggade enheter även i fortsättningen skall säljas till utlandet till underpriser. Behovet av utlandsregistrering är särskilt uttalat inom sektorerna tank- och bulktrafik, men det kan dessutom även i framtiden bli aktuellt att också för andra typer av svenskt tonnage söka tillstånd till överföring till annan flagg av äldre men ännu driftsdugligt tonnage och då eventuellt i samband med återbefraktning.

Sjöfolksförbundet

Sjöfolksförbundet framhåller att svensk sjöfartsnäring under svensk flagg i normala situationer framgångsrikt kan konkurrera med andra länders handelsflottor. De senaste fyra åren kan emellertid inte anses ha varit normala. Detta onormala tillstånd kan förväntas bestå ytterligare några år om än något mindre uttalat. Det är därför samhällsekonomiskt riktigt att sjöfartsnäringen får det tillfälliga stöd som utredningen tidigare föreslagit. Svensk sjöfart skall drivas under svensk flagg och frågan om utflaggning och/eller utlandsetablering av svenska rederier eller delar därav är därför inte aktuell. Dessa synpunkter har emellertid inte beaktats.

Den debatt som förevarit i utflaggningsfrågan har egentligen endast gällt och gäller alltjämt Saléns och Broströms, vilka i icke obetydlig omfattning nu bedriver rederirörelser under utländsk flagg. Trots detta har den sjöfart de två rederierna bedriver under svensk flagg reducerats högst väsentligt. Det från speciellt Saléns ofta framförda påståendet att utlandsetablering betyder stöd och tillväxt för den bit av sjöfartsnäringen som blir kvar under svensk flagg synes således sakna all förankring i verkligheten.

Sjöfolksförbundet har också invändningar att göra mot de lönekostnadsjämförelser som redovisas i utredningen.

Befälsförbunden

Maskinbefälsförbundet och Fartygsbefälsföreningen betonar att de i kompromissens tecken accepterat utredningsmannens förslag att den tillfälliga flagglagen förlängs ett år. De är emellertid av den uppfattningen att perioden fram till juni 1981 är alltför kort för att en utvärdering av statsmakternas åtgärder skall kunna ske på ett tillfredsställande sätt. Innan nuvarande lagstiftning omprövas måste en noggrann utvärdering göras med deltagande av de ombordanställda. Även om ett totalförbud beträffande utlandsregistrering av svenska fartyg knappast är möjligt, eller ens önskvärt, måste åtminstone överföring till bekvämlighetsflagg förbjudas. Varken de ombordanställda, samhället eller re-

derineringen själv gagnas i det långa perspektivet av sådan överföring. Man erinrar om att UNCTAD nyligen föreslagit att bekvämlighetsflagg successivt skall börja avvecklas om två år för att vara helt avskaffad 1991.

Vidare anses att det inte går att likställa svensk sjöfart med övrig svensk exportindustri ifråga om utlandsinvestering. Det kapital som är nedlagt i fartyg är internationellt extremt rörligt. Fartyg kan byta flagg från en dag till en annan med påtagliga konsekvenser för de ombordanställda. En industriell etablering utomlands innebär däremot i regel tidskrävande åtgärder för att bygga upp en verksamhet utanför landets gränser. Avslutningsvis anser man det möjligt att bibehålla en handelsflotta under svensk flagg om det från samhällets sida vidtas kraftfulla åtgärder för att långsiktigt stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

Kommentarer

I kommentarerna till *befälsorganisationernas* särskilda yttrande säger Redareföreningen bl a, att svenska rederiernas fortlevnadsförmåga beror av möjligheten att agera och agera snabbt. Att i det trängda läge som den svenska sjöfartsnärigen nu befinner sig förlita sig på UNCTAD-förslaget om bekvämlighetsflaggornas avskaffande 1991 är något säreget. Det gäller ju att ta itu med de problem som existerar i slutet av 70-talet. Till detta kommer att de brittiska sjöfolksorganisationerna som ett resultat av den nyligen avslutade ITF-konferensen i Stockholm nu överväger att ändra sin tidigare inställning till "Flags of convenience".

Redareföreningen säger vidare att det är fel, att skillnaderna i lönekostnader skulle vara försumliga i jämförelse med kapitalkostnaderna. Även om lönekostnaderna för vissa tonnagekategorier utgör mindre del av totalkostnaderna, så är det just lönekostnaderna som varierar beroende på fartygens flagg. Ränntenivåer och valutakurser är i stort sett lika för alla världens redare oavsett nationalitet.

I en motsvarande kommentar till *Sjöfolksförbundets* särskilda yttrande understryker Redareföreningen, att eftersom de flesta sjöfartsmarknaderna under den aktuella tiden varit dåliga och samtidigt de svenska besättningskostnaderna sedan 1974 stegrats våldsamt, berör man naturligtvis sjöfartens verkliga dilemma. Är riksdag och regering beredda att utjämna konkurrenssituationen blir utflaggnings- och utlandsproblematiken i många avseenden inaktuell.

Inte en krona i stöd

Orsaken till att Saléns i första hand

och Broströms i andra hand antas (av Sjöfolksförbundet) vara mest intresserade av utlandsetablering är att övriga redierier inom de sektorer som berörs antingen gått i konkurs eller lagts ner, varför debatten för deras del avslutats. Det bör vidare beaktas, att Saléns hittills inte erhållit en krona i stöd från skattebetalarna. Hade Saléns inte haft stöd av sin utländska verksamhet och inbefraktning av utländska fartyg hade Saléns ställning idag varit en helt annan och sämre. Redareföreningen ställer i sin kommentar även frågan, varför Sjöfolksförbundet så angeläget träffar avtal med bekvämlighetsflaggade rederiernas fartyg medan det är så förkastligt om redaren vore svensk.

Låga kostnader för Hong Kong-redare

Det påpekas i kommentarerna, att Hong Kong-redarnas lönekostnader är cirka 30 — 35 % av de svenska kostnaderna och att dessa redare tillsammans med greker svarar för cirka 50 % av tank- och bulkfarten i världen.

Saléns egen praktiska erfarenhet av sjöfart under bekvämlighetsflagg ger belägg för att fartyg med ITF-avtal har ett kostnadsläge i storleksordningen 70 % av det svenska kostnadsläget.

Betr. Sjöfolksförbundets påstående, att kostnadsbesparing vid utflaggning endast kan göras ifråga om manskapslöner, säger Redareföreningen, att avsikterna vid utflaggning är att ha kvar befälet och vissa förhandsmän bland manskapet som då skulle ha samma nettolön som för närvarande. Besparingen på befälssidan blir därför betydande.

Vitbok

Sveriges Redareförening har utgivit en "vitbok om svensk sjöfart" i vilken man analyserar den svenska sjöfartsnärigen och presenterar ett åtgärdsprogram som skall återge närigen konkurrenskraft.

Boken kan erhållas vid hänvändelse till Sveriges Redareförening, Göteborg, eller Saléninvests informationsavdelning.

Group conference

The current status and future prospects of the Group's operations were reviewed by Sture Ödner at the annual Saléninvest Group Conference held at the end of October.

Mr Ödner recalled the extremely difficult situation in which the organization found itself last year. At that time, certain objectives were established, most of which have already been attained as a result of cost reductions and with the help of an improved shipping market, among other factors.

"We no longer have to reduce the number of employees and we can once again begin to move ahead in various sectors," he said. "We expect to break even in 1979 — which represents a considerable improvement".

The return on reefer operations is currently lower than in 1978, partly because of the substantial depreciation on the Winter-class ships. There is a considerable improvement in tanker operations but they will still show a loss. Dry cargo operations have not only eliminated last year's large losses but will now show a substantial profit. Tor Line earnings are largely unchanged, while Salén Energy will yield a not insignificant surplus. The return on our Toyota operations is somewhat lower than last year, due to an unfavorable exchange rate for the Japanese yen. Salén & Wicander's earnings are expected to remain unchanged from last year.

Mr Ödner also discussed the composition of the fleet of vessels operated by Salén. "Due to the large increases in costs in Sweden in recent years, the pattern of our tonnage has changed so that we are now chartering more and more ships at the same time that we are selling off own ships".

"In 1980 we should be able to show a profit through improved operating income and other measures. This would mean that Salén would recover its freedom of action and would again be able to determine its own fate. And this is what we have been striving for."

Koncernkonferens

Vid Saléninvests årligen återkommande koncernkonferens, som i år hölls i slutet av oktober, redogjorde Sture Ödner för dagsläget och framtidsutsikterna för koncernens olika verksamheter. Motsvarande redogörelse lämnades någon dag senare till samtliga salénare med verksamheten förlagd till Salénhuset. För sjö- och övriga anställda i koncernen samt Salén-Nytts läsare i övrigt lämnas här ett sammandrag av de viktigaste momenten i redogörelsen.

Koncernchefen erinrade inledningsvis om den ytterst besvärliga situation företaget befann sig i för ett år sedan. I det läget sattes vissa mål upp som skulle klaras för att trygga företagets fortlevnad. Målen har till största delen redan klarats genom bl a kostnadsänkningar och med hjälp av en förbättrad shippingmarknad. — Vi behöver inte längre minska på personal utan kan på nytt börja satsa på olika håll. 1978 förlorade vi 324 miljoner, något av det mesta ett svenskt företag förlorat under ett år. För 1979 räknar vi med ett nollresultat — en aktningvärd förbättring.

Kyl får n något sämre än föregående år — delvis beroende på stora avskrivningar på de nya Winter-fartygen. tank går avsevärt bättre men kommer fortfarande att redovisa en förlust. De stora förändringarna ligger på fartygsförsäljningar samt överskott på tidsbefraktat tonnage. Torrlast har inte bara klarat av fjolårets stora förlust utan kommer nu att gå med betydande vinst. Tor Line ligger kvar på ett i stort sett oförändrat resultat, medan Salén Energy får ett icke oväsentligt överskott. Toyota har gått något sämre p g a en ofördelaktig yenkurs, medan Salén & Wicanders resultat beräknas bli oförändrat.

Sture Ödner kom även in på sammansättningen av den av Saléns opererade fartygsflottan. — På grund av de stora kostnadsökningarna i Sverige under de senaste åren har tonnagebildningen ändrats på så sätt, att vi nu fraktar in allt fler fartyg samtidigt som vi säljer egna. Det



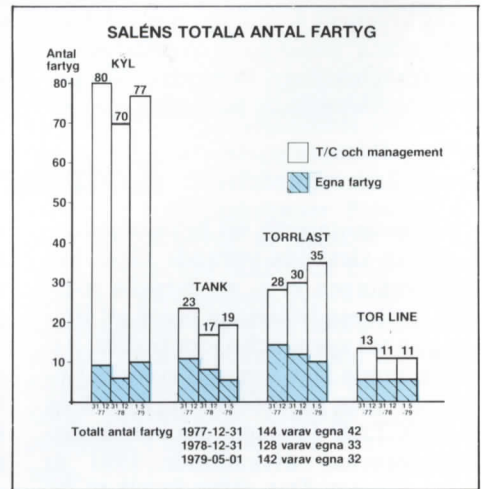
Vid koncernkonferensen medverkade professor Tor Ragnar Gerholm med två föredrag. Det ena bar titeln "Ledarskap och arbetsmoral" och i det andra redogjorde professor Gerholm för sin bedömning av världens nuvarande och framtida råvarutillgångar.

Antalet opererade fartyg har under åren varit ungefär detsamma. Däremot har antalet ägda fartyg sjunkit samtidigt som antalet inchartrade blivit allt fler.

är en utveckling som vi tycker väldigt illa om, men nöden har ingen lag.

För 1980 skall ett positivt resultat kunna uppnås genom förbättrade rörelseresultat samt olika åtgärder. Det skulle innebära att Saléns får handlingsfriheten tillbaka och åter får möjlighet att bestämma sina egna öden. — Och det är vad vi har strävat efter.

Koncernchefen tog även tillfället i akt att dementera rykten, enligt vilka Saléns funderade på att flytta ur landet. — Det är alldeles klart, att det skulle vara ekonomiskt sett förnuftigt. Men det har sagts från såväl företagsledningen som de största aktieägarna, att någon sådan



utflyttning inte kommer att ske. Däremot måste vi utvidga vår utlandsverksamhet. Men någon flyttning från Sverige är det alltså inte tal om.

Avslutningsvis kom Sture Ödner in på de stigande svenska kostnaderna. Trots att t ex antalet landanställda mellan åren 1975—1978 sjönk från 485 till 405 ökade under samma period de totala lönekostnaderna från 74 till 94 miljoner kronor. För de ombordanställda var ökningen ännu kraftigare. — När man ser sådana siffror förstår man bättre, varför vi i Sverige har haft så svårt att konkurrera med omvärlden.

Omslagsbilden

är den här gången hämtad från Winter Moons maskinverkstad och är tagen av Mark Markefelt. Bilden utgör en god illustration av att det även i våra dagars moderna, elektronikpräglade fartyg kan uppstå situationer som kräver manuell skicklighet och gammaldags "kraftinsatser" för att allt skall fungera. Flera bilder från livet ombord i Winter Moon finns på sidorna 10 och 11.



Cover photo

for this issue is from Winter Moon's machine shop, as seen through the lens of photographer Mark Markefelt. The photo is a good illustration of the fact that even on today's modern, electronically equipped vessels situations arise that require the application of human skill and "old-fashioned" tools to ensure that everything functions properly. More photos depicting life onboard the Winter Moon are presented on pages 10 and 11.

Fraktmarknaden

Vecka 39

Kyl

De senaste veckorna har präglats av ett förhållandevis stort tonnage över-skott vilket medfört en svag kylmarknad. Vi har sett avslut på nivåer som är jämförbara med början av 1970-talet. Anledningarna kan vara många men en bidragande orsak är skördebortfallen som av klimatskäl inträffat i tropikerna.

Vi räknar med att marknaden kommer att vara svag ytterligare en tid även om smärre uppjusteringar kommer att ske i vissa områden.

Resultatet för kyldivisionen blir i år försämrat jämfört med budget. Vi kan dock med glädje konstatera att de nya Winter-fartygen fått ett mycket gott mottagande i marknaden och detta gör att vi ser framtiden an med tillförsikt.

Tank

Slutet av sommaren och början av hösten brukar bjuda på några heta veckor på tankmarknaden, men detta har inte varit fallet i år. En anledning är att den goda marknaden i början av juli fick omkring 4 milj tdw att lämna uppläggningsbojarna. Det upplagda tanktonnaget var i mitten av september 10,2 milj. tdw mot 42,2 milj tdw ett år tidigare, och ett fåtal av de nu upplagda fartygen anses kunna segla igen. Fraktra-

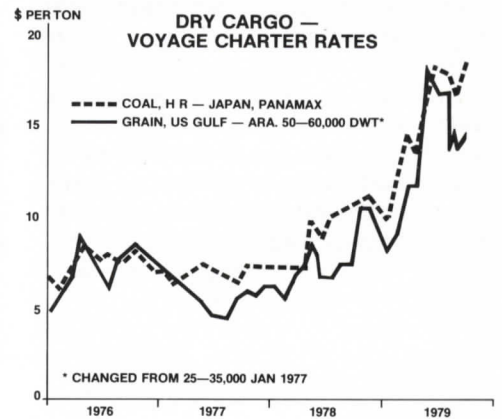
ten för 250.000 ton AG/Europa har därför pendlat mellan WS 45 och WS 55.

Oljebolagen ser nu att kommande efterfrågeökningar av tanktonnage och därmed rateuppgångar inte direkt kan mötas med en ökning av den seglande flottan, och att det därför är tid att börja ta in fartyg på time-charter. De senaste åren har präglats av spotmarknaden, men periodmarknaden kommer nu att bli alltmer betydelsefull. Än så länge är det det mindre tonnaget som oljebolagen intresserat sig för. 80.000 tons nybyggen får US \$ 5,5-6 för 3-5 års T/C, en 30.000 tons "ren båt" US \$ 15 för ett år. Några stora fartyg har också fraktats, bl a ett 220.000 tons motorfartyg till US \$ 2,225 för 2 år.

Dry Cargo

Marknaden visade i september åter uppåtgående tendenser. Ryssarna gick in på marknaden och tog ytterligare tonnage, vilket hade både en reell och psykologisk inverkan på frakterna.

Pacificmarknaden, som varit fast en längre tid är oförändrad för Panmax-storleken medan raterna för handysize-storlekarna har förbättrats och 25/



30.000-tonnare får ca US \$ 9.500 för resor till Europa.

Den mest utmärkande fraktförbättringen står emellertid Atlanthavet för, där spannmål Gulf/Ara i Panmax-storlek idag betalas med US \$ 17.- och T/C marknaden för samma storlek ligger på US \$ 6.50 per tdw/månad. Handysize-storlekarna får US \$ 7.500 per dag för en transatlantisk runda. En ytterligare förbättring av marknaden i Atlanten väntas under hösten.

Vår egen tonnagesituation är tillfredsställande med en balanserad relation mellan något längre och kortare sysselsättningar.

Freight market

Week 39

Reefer

The reefer market has been weak during the last few weeks with quite a lot of tonnage available and unemployed. The spot market freights have been on a level which prevailed in the early 1970's. There are of course several reasons for this but one of the main reasons is the sharp reduction of fruit owing to severe weather conditions in the tropics.

We predict that this weak market will continue for a period ahead with some adjustments upwards in some areas.

We are not able this year to keep the budgeted result. However, with the new Winter -vessels, which have been extremely well received in the market, we look ahead with great confidence.

Tanker

The end of the summer and the beginning of autumn usually denotes a few hectic weeks for the tanker market. It has not been the case though, for this year. One cause for this was that the good market at the beginning of July encouraged approximately 4 million dwt to depart from the lay-up buoys.

In the middle of September the laid-up tonnage was 10.2 mill dwt opposed to 42.2 million dwt the previous year and a few of the presently laid-up ships are considered as being able to sail again.

The freight rate for 250.000 tons AG/Europe has therefore pendulated between WS 45 and WS 55.

The oil companies now see the future increase of demand for tanker tonnage and thereby the rate increase cannot be met directly with an increase of the sailing fleet. It is therefore appropriate to commence taking in ships on timecharter. The last few years have been influenced by the spot market but the period market will now come to be all the more significant. For the moment it is the smaller tonnage that the oil companies have been interested in. An 80.000 tons newbuilding was concluded at US \$ 5.5-6 for a 3-5 years t/c, a 30.000 tons "clean" vessel at US \$ 15 for one year. Some large ships have also been fixed, for example one 220.000 tons motor ship at US \$ 2.225 for 2 years.

Dry Cargo

As predicted the market began to move upwards again in September. The Russians have entered the scene and taken further tonnage which has had both a real and psychological effect on the rates.

The Pacific market, which has been strong for quite some time, remains on the same level for Panmax size while handysize rates have improved and 25/30.000 tonners are getting about US \$ 9,500 for a trip to the Continent.

The most significant changes, however, are seen in the Atlantic where the rate for grain Gulf/Ara in Panmax size is today US \$ 17.- and timecharter rate for similar vessels in US \$ 6.50 per dwt/month.

Handysize vessels are getting US \$ 7,500 per day for a transatlantic round.

A further increase in the Atlantic market level is expected during the autumn.

Our own coverage is satisfactory with a balanced relation between longer and shorter term employments.

Prospektering i Turkiet

En svensk grupp bestående av Salén Energy, Salénia och Scandinavian Trading Exploration ingick i början av september ett avtal med det turkiska statliga oljebolaget om prospektering efter olja och gas på turkiskt vatten i nordöstra delen av Medelhavet. Avtalet omfattar ett område på ca 3.500 km² och innefattar Iskenderunbukten samt den turkiska delen av Medelhavet söder därom fram till den ännu ej klart definierade gränsen till Syrien.

Det turkiska oljebolaget svarar för en produktion av ungefär 2 milj. ton per år, vilket täcker en mindre del av landets behov. Det utför egen prospektering men önskar även medverkan av utländska företag.

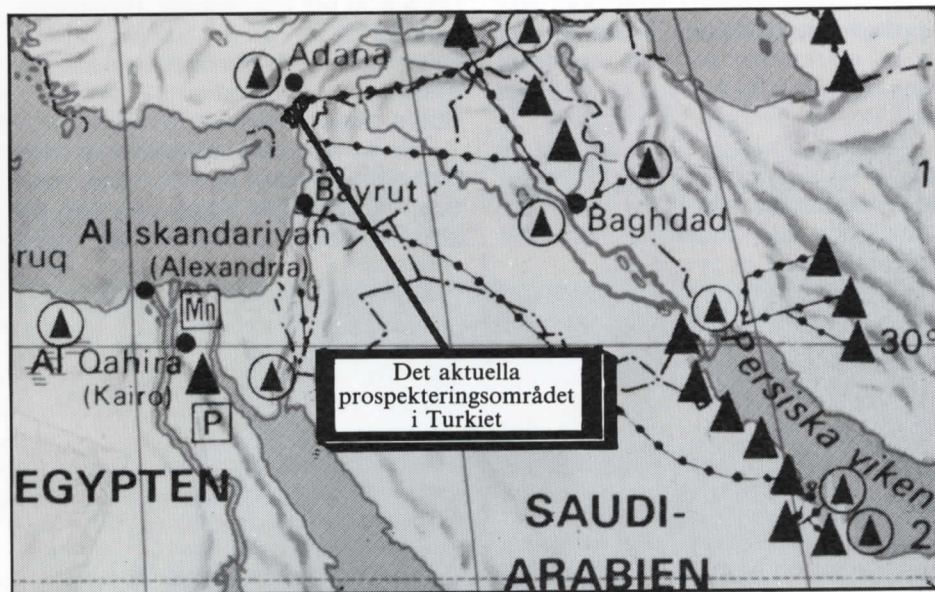
Den svenska gruppens engagemang bygger på hypotesen att lager på större djup kan vara kolväteförande men döljs av bergmassor, som brutits loss från Mindre Asien och glidit i sydöstlig riktning. De underliggande lagren har därför varit svåra att kartlägga och hittills inte varit föremål för prospekter-

ing. Ett par äldre borrhål i kontraktsområdet har varit alltför grunda för att nå ner till de lager, som nu skall kartläggas.

Seismiska undersökningar

Den svenska gruppen skall nu, så snart ett seismiskt fartyg blir tillgängligt, utföra en seismisk undersökning för att försöka få starkare stöd för hypotesen. Vid planering av denna kan äldre seismik, som ställs till förfogande av det turkiska oljebolaget, utnyttjas så att maximal information kan erhållas av den nya undersökningen.

Avtalet är i princip ett s k produktionsdelningskontrakt, som tillåter den svenska gruppen att vid gynnsamt resultat av seismiken utöka engagemanget till borrhning och senare återvinna sina kostnader ur en framtida oljeproduktion, varefter överskottet delas mellan gruppen och det turkiska oljebolaget. Detta är det första kontrakt av denna typ som ingås i Turkiet.



Ny jumbo till Cargolux

I mitten av september blev det klart att Cargolux utnyttjat sin option att beställa en andra Boeing 747-200.

Flera orsaker bidrog till att optionen utnyttjades och den främsta var det positiva mottagande som den första jumbon fått bland Cargolux' kunder. Andra bidragande orsaker var den positiva utvecklingen för Cargolux samt planetens låga kostnader per fraktkilo.

Planetens överlägsenhet ifråga om teknologi och effektivitet har tydligt bevisats under den sexmånadersperiod som den första Cargoluxjumbon varit i drift. Utmärkta lastningsegenskaper och ett dagsutnyttjande av mer än 12 timmar är synnerligen goda resultat för en helt ny plantyp i företagets flotta.

Det nya planet kommer att utrustas med Pratt & Whitney JT90-70 motorer, vilka är lättare än tidigare JT9-serie. Planet kommer att ha en högre startvikt med högsta tillåtna bruttovikt 883.000 lbs (=ca 440 ton). Lastkapaciteten kommer att ökas till 115 ton (den nuvarande 747:an kan lasta 107 ton). Denna ökning har möjliggjorts tack vare de lättare och effektivare motorerna samt planetens ökade maxvikt.

Den andra Cargolux 747 kommer att börja byggas vid Boeing's fabrik i Everett i början av april och levereras till Cargolux i början av september 1980.

Prospecting agreement signed with Turkey

A Swedish group comprising Salén Energy, Salénia and Scandinavian Trading Exploration signed an agreement with Turkey's government-owned oil company in September, regarding oil and gas prospecting in Turkish territorial waters in the northeastern Mediterranean. The 3,500 km² area involved includes the Iskenderun Bay and the Turkish sector of the Mediterranean extending southward to the still not clearly defined border with Syria.

The Turkish company accounts for about two million tonnes of the country's production of oil and gas, which covers a minor portion of Turkey's requirements. Although the company does its own prospecting, it also welcomes the participation of foreign companies.

In principle, the agreement is a "divided production" contract which permits the Swedish group to extend the engagement to cover drilling and later recover its costs from future oil production, if results of the seismic survey are satisfactory. Any surplus will be divided between the group and the Turkish oil company.

A second 747 for Cargolux

Cargolux Airlines International has taken up an option to purchase a second Boeing 747-200 freighter.

This decision has been made for many reasons, amongst them the rapid acceptance of the first Cargolux 747 freighter by the company's clients, the evaluation of market developments on the Cargolux route structure, plus the favourable "cost per kilo" economics.

The technological superiority and fuel efficiency of the aircraft have been well proven during the initial six months operation of the first Cargolux jumbo freighter. Excellent load factors and a daily utilization of over 12 hours — quite an achievement for the introduction of a completely new aircraft type into the company's fleet.

The new aircraft will be equipped with Pratt & Whitney JT90-70 engines which are lighter than the previous JT9 series. The aircraft will have a higher take-off weight, with a permissible maximum gross weight of 883,000 lbs — an 11,000 lbs difference from the first Cargolux 747. The payload will be increased achieving a maximum payload of 115 tonnes (the present Cargolux 747 has a payload of 107 tonnes). This increase is possible due to the lighter and more fuel efficient engines and increased aircraft maximum weight.

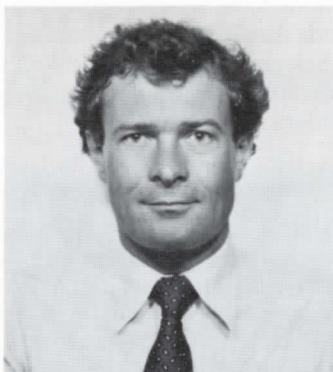
The second Cargolux 747 is scheduled to enter production at Boeing's Everett facilities in early April, and Cargolux will take delivery during the first week in September 1980.

S & W får platschef i Hongkong

Som ansvarig för Salén & Wicanders kontor i Hongkong har anställts John Slight, som sedan 1975 arbetat med försäljningen av Salén & Wicanders produkter i USA.

Den viktigaste anledningen till Salén & Wicanders kontor i Hong Kong är hongkongredarnas ökande betydelse inom shipping, speciellt tank, där de idag är en maktfaktor. Introduktionen av IMCO-reglerna betyder att många tankfartyg och även andra typer av fartyg behöver moderniseras (retrofitas). Här har Salén & Wicander sin givna plats.

Förutom retrofitmarknaden finns det givetvis starka skäl att bevaka hongkongredarnas nybyggnadsprogram. Under 1979 har de tre största rederierna Island Navigation (C.Y. Tung), World-Wide Shipping (Y.K. Pao) och Wah Kwong lagt mycket stora beställningar på varv i bl a Polen, Brasilien, Japan och Taiwan. Genom kontoret i Hongkong kan Salén & Wicander nu bearbeta redarsidan direkt medan varvsbevakningen av dessa projekt även fortsättningsvis normalt sköts av agenter och licenstagare.



Hongkong-kontoret har dessutom under sitt första halvår haft det viktiga uppdraget att utvärdera Salén & Wicanders agentsituation i hela Fjärran Östern med undantag av Japan.

I tillägg till S&W-gruppens egna produkter representerar Hongkong-kontoret ett antal andra huvudmän, bl a Saltech, Golar Metall A/S (förbränningsugn), EVAK AB (vacuumsystem), Navalconsulte Ltda (reparationstjänster m m) och SAAB Marin AB (tanknivåmätning).

S & W opens office in Hong Kong

Mr. John Slight has been appointed manager of the Salén & Wicander office in Hong Kong. Since 1975 Mr. Slight was working for Salén & Wicander's agents in the U.S.

The main reason for the new office in Hong Kong is of course the Hong Kong shipowner who is a powerful force in world shipping — particularly tankers. The introduction of IMCO regulations means that all existing tankers (and other vessels) require upgrading, for which Salén & Wicander's products are ideally suited.

It is an accepted fact that the countries in the Far East, including the Republic of China, with the increasing aid from the developed countries, will be modernizing and investing in capital equipment. Obviously the shipowning companies and ports will be a significant portion of this.

The function of the S&W Hong Kong office is therefore twofold — to sell the marine equipment to meet the shipowner's immediate needs and to set-up and coordinate a network of agencies in these developing countries to ensure timely knowledge of all new projects.

Dagab bygger distributionscentral i Jordbro

Dagab sköter distribution och lagerhållning för en stor del av dagligvaruhandeln i Sverige, bl a Vivo och Favör samt NK/Åhléns. Dagab ägs till 97% av J S Saba AB, Sveriges största importföretag för frukt och grönsaker. Restande 3% ägs av detaljist- och grossist-intressenter. Saléns äger som bekant 40% av Saba.

Dagab drivs i följande tre divisioner:

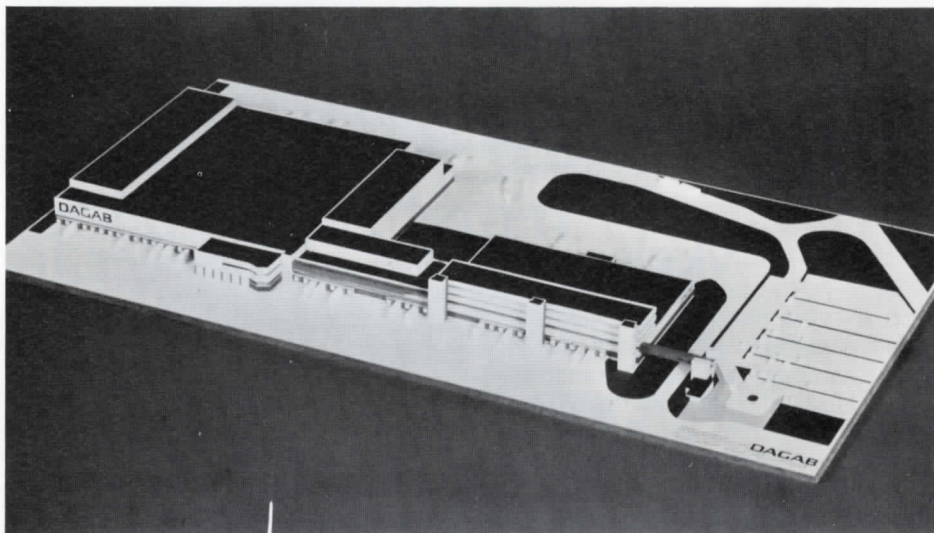
— Grossistdivisionen, som svarar för inköp, lagerhållning och distribution samt dessutom försäljning till varuhus, allivsmarknaden och servicehandeln (bl a kiosker, tobaksaffärer, bensinstationer).

— Detaljhandelsdivisionen, som etablerar, finansierar och utrustar butiker. Denna division svarar dessutom för rekrytering och utbildning av köpmän.

— Storköksdivisionen, som marknadsför och försäljer varor till de svenska storhushållen.

För att effektivisera verksamheten bygger Dagab nu en ny distributionscentral i Jordbro, 23 km sydost om Stockholms centrum. Denna nya central kommer då att ersätta nuvarande lagerlokaler som är spridda på sex olika platser i Stockholm.

Den officiella byggstarten skedde i augusti 1979 och man planerar att in-



Jordbro-anläggningen blir en av Sveriges största i sitt slag med en totalyta om ca 42.000 m².

flyttning skall kunna ske successivt under andra halvåret 1981. Anläggningen blir en av Sveriges största i sitt slag på totalt ca 42.000 m².

Vid planeringen och byggnationen fäster man stor vikt vid att ordna hygien- och klimatförhållanden som garanterar den allra bästa varukvaliteten.

De varor som kommer att distribueras genom Jordbro-lagret är sådana dagligvaror som normalt saluförs i en stor och väl sorterad dagligvarubutik, t

ex kolonial- och kem-tekniska varor, djupfryst, kött och chark, drycker i engångsförpackning, vissa mejerivaror samt tobak.

Årskapaciteten 1985 blir 1.400 mkr (i 1978 års penningvärde), och antalet anställda beräknas bli ca 420, varav 150 på kontoret.

Byggnaden har kostnadsberäknats till 150 mkr.

Sessan/Tor Line AB

Passagerarverksamheten inom Tor Line AB och Sessanlinjen kommer, som tidigare meddelats i SN, fr o m årsskiftet 1979/80 att samordnas i det nybildade aktiebolaget Sessan/Tor Line AB.

Bolagets styrelseordförande blir nuvarande verkställande direktören i Tor Line AB, Martin Lundberg. Till övriga styrelsemedlemmar har utsetts Christer Salén, Saléninvest, Ulf Trapp, GFL, samt Sigvald Krag, Ålborg Vaerft och J. Lauritzen-koncernen. Suppleanter: Bengt Carlsson, Göteborgs kommun, Rolf Olténg, Ica Eol AB, Torkel Carlsson, Rederi AB Transatlantic samt Clarence Dybeck, Saléninvest.

Styrelsen för Sessan/Tor Line AB har utsett följande företagsledning för bolaget: Verkställande direktör Åke Brandt,

nuvarande VD i Sessanlinjen. Vice verkställande direktörer blir nuvarande vice VD i Sessanlinjen Arne Karlsson samt passagerardirektören i Tor Line Lars Wikander.

VD i det nya bolaget blir Åke Brandt, nuvarande VD i Sessanlinjen.



Sessan/Tor Line AB

As previously stated in Salén News the passenger activities within Tor Line AB and Sessan Line will be coordinated in a new company, Sessan/Tor Line AB, as from January 1st, 1980.

Chairman of the board will be the present managing director of Tor Line AB, Martin Lundberg. The further members of the board are Christer Salén, Saléninvest, Ulf Trapp, Göteborg-Frederikshavnslinjen, and Sigvald Krag, Ålborg Vaerft and J. Lauritzen-koncernen. De-

puty members are Bengt Carlsson, Gotthenburg council, Rolf Olténg, Ica Eol AB, Torkel Carlsson, Rederi AB Transatlantic, and Clarence Dybeck, Saléninvest.

Åke Brandt, presently managing director of Sessan Line, has been appointed as managing director of the new company. Deputy managing directors are Arne Karlsson, Sessan Line, and Lars Wikander, Tor Line.

Tor Line öppnar eget i Helsingborg

Från och med årsskiftet återfinns Tor Line Frakt i Helsingborg med eget agentkontor i Sydhamnen. Man övertar därmed även hamnagenturen som sedan 1973 har innehafts av Hillerström Shipping AB, vilka Tor Line har haft ett synnerligen gott samarbete med. Anledningen till att Tor Line nu "öppnar eget" är en naturlig och nödvändig följd av den expansion som har ägt rum i företaget.

Ansvarig för Helsingborgs-kontoret blir som hittills Olle Levén, som under höstens lopp får ytterligare tre medarbetare. Från Helsingborg har Tor Lines fraktdivision varje vecka två avgångar och anlöper till/från Immingham respek-

tive Felixstowe i England — med en sammanlagd kapacitet på ca 1500 längdmeter.

Det nya kontorets adress är:

Tor Line AB
Box 11035
250 11 Helsingborg
Telefon: 042/12 04 60

Tor Line opens own office in Helsingborg

As a result of expansion within the company, Tor Line has decided to open its own office in Helsingborg, in southern Sweden, as of January 1, 1980. Tor Line will thereby also take over the harbour agency operated by Hillerström Shipping AB since 1973.

Mr. Olle Levén will continue to serve as manager of the Helsingborg office.

Tor Line's cargo division schedules two weekley departures and port calls from Helsingborg to and from Immingham and Felixstowe, respectively, in England. The ships have capacity of approximately 1,500 linear meters.

Cykelsemester — bestseller för Tor Line

—Ett av våra bästa arrangemang någonsin, säger man på Tor Line om den gångna sommarens paketresor med cykel till Holland. Inte mindre än 5.000 resenärer, huvudsakligen svenskar av båda könen och i alla åldrar, har givit sig ut på de holländska vägarna, vilket är 10 gånger fler än man på Tor Line hade räknat med.

Ca 1.400 kronor har resepaketet kostat och för det har man fått båtresa Göteborg — Amsterdam tur och retur med Tor Scandinavia eller Tor Britannia, en egen cykel som man fått ta med sig hem efter avslutad resa, en veckas övernattningar på holländska vandrarhem, en kamera, en resebag samt några småsaker.

Nästa år fortsätter Tor Line med de lyckade cykelsemestrarna och hoppas då på ännu fler deltagare. Och vem vet, kanske kan liknande arrangemang då också göras i England.



I slutet av september gav sig de allra sista resenärerna för säsongen iväg. Till denna grupp på ca 250 cyklister hörde ungdomarna på bilden: Peter Edwertz och Mai Nyman, Karlstad, Kaj Edwertz och Elisabeth van Tegelaar, Örebro, Staffan Lindbom, Brösarp, Thomas Eriksson, Tomelilla, Ann Bjerkfeldt, Linköping. Alla åtta var eniga om att

semestern var en av de allra bästa de upplevt. Flera av dem tänker göra om den, men då tänker de vara ute i tid med beställningen. I år gjorde flera sina beställningar redan i mars men fick ändå inte plats förrän i slutet av september. Så stor var efterfrågan i år på denna Tor Lines lilla bestseller.

IMCO-krav ger Saltech uppdrag

IMCO:s nya krav på arrangemang och utrustning i tankfartyg, specificerade i MARPOL-konventionen av 1973, i SOLAS-konventionen av 1974 samt 1978 års SOLAS- och MARPOL-protokoll, utgör för Saltech ett verksamhetsfält med stor potential. Enligt den gällande tidtabellen, skall de flesta tankfartyg över 40.000 tdw före juni 1981 utrustas med inert gas, crudespolning, dränersystem för lastoljerörsystemet, ändring av överbordpumpningsarrangemangen för ballastvatten m m.

Hela regelverket är komplext och svåröverblickat för en redare som inte har arbetat med dessa frågor kontinuerligt. Saltechs tjänster omfattar åtgärder på alla nivåer, från utvärdering av behoven på de enskilda fartygen med förslag till bästa handlingsprogram med hänsyn till fartygens storlek, ålder, trade m m till totalansvar för komplett retrofitinstallation innefattande behovsbedömning, konstruktion, upp-



Börje Stenström är ansvarig för Saltechs retrofit-aktiviteter.

handling, installation, inspektion, dokumentation och utbildning. Kostnaden för en retrofitinstallation ligger i storleksordningen 1,5—2 milj dollar per fartyg.

Saltech arbetar för närvarande med installationer bl a på South Angela och South Vivien och diskuterar uppdrag med amerikanska och norska rederier.

Saltech in tanker retrofit market

The new requirements on tanker design and equipment, layed down in the MARPOL and SOLAS Conventions and their 1978 Protocols offer a field of activity for Saltech with great potential. The requirements include extensive retrofits on most existing tankers within a very short time. The work includes inert gas and crude oil washing systems and several other new features.

Saltech has the advantage of thorough knowledge from the development of these complex rules combined with experience from their practical implementation. The Saltech assistance to shipowners may vary from survey of ships to determine the best alternative for satisfying the requirements to complete "turnkey" responsibility including engineering, purchasing, installation, supervision and training.

Saltech is presently retrofitting South Angela and South Vivien and is discussing programs with U.S. and Norwegian owners. The need for assistance to shipowners is expected to grow rapidly as the time for implementation gets shorter. Saltech expects a rapid growth of its activities in this field during the coming year.

New ships from Korea

Saléninvest has signed a newbuilding contract with Hyundai Corporation, Ulsan, South Korea, regarding a 60,000 tdw bulk carrier of Panmax type for delivery in 1981.

Salénia AB at the same time signed a newbuilding contract for the same type of vessel also for delivery in 1981.

Nya fartyg från Korea

Saléninvest har tecknat nybyggnadskontrakt med Hyundai Corporation, Ulsan, Sydkorea, beträffande ett 60.000 tons bulkfartyg av Panmax-typ för leverans 1981.

Salénia AB har samtidigt tecknat nybyggnadskontrakt beträffande ett likadant fartyg också för leverans 1981.

Australians visit Salén



Saléninvest met members of the Australian Resources Mission (picture above) on the last day of their four weeks trip to Scandinavia and informed them about our various activities. Salén has worked closely with Australia during the past thirty years. During the late forties and early fifties Salén transported thousands of emigrants from Europe to Australia, and during the sixties we were the largest carrier of apples and pears from Australia to Europe. Over the years Salén has carried sizable quantities of meat to various destinations.

We now hope to build up a good relationship with members of this mission and develop more business for vessels operated by Salén Dry Cargo.

En mästera

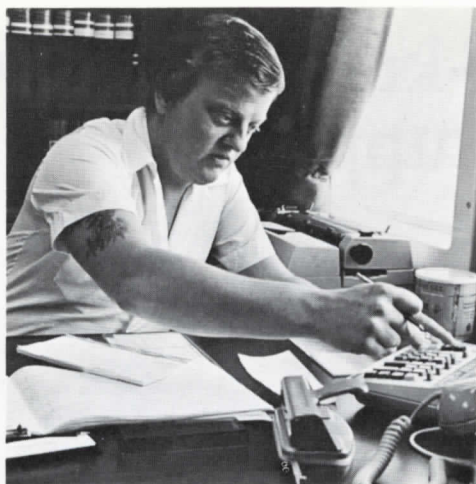
Mark Markefelt, till vardags förste byråsekreterare på Statskontoret i Stockholm, har under årens lopp bidragit med en mängd högklassiga fotografier i Salén-Nytt. I regel har det rört sig om bilder från livet ombord i rederiets fartyg och från hamnar världen över. För att kunna ta bilderna har Mark utnyttjat sina semestrar och annan ledighet och följt med något av våra fartyg.

Senast han gjorde det var i våras när han bordade Winter Moon i Sydafrika med destination Europa. Från den resan redovisar vi här ett första bilduppslag som speglar en del av vardagslivet ombord.

Mark Markefelt har deltagit i många fototävlingar inom och utom landet. Sin största framgång hade han förra året när han blev tilldelad första pris i en



Fartygets befälhavare Hans Östberg i arbetsrummet, som han delar med maskinchefen Birger Gustafsson (t h).



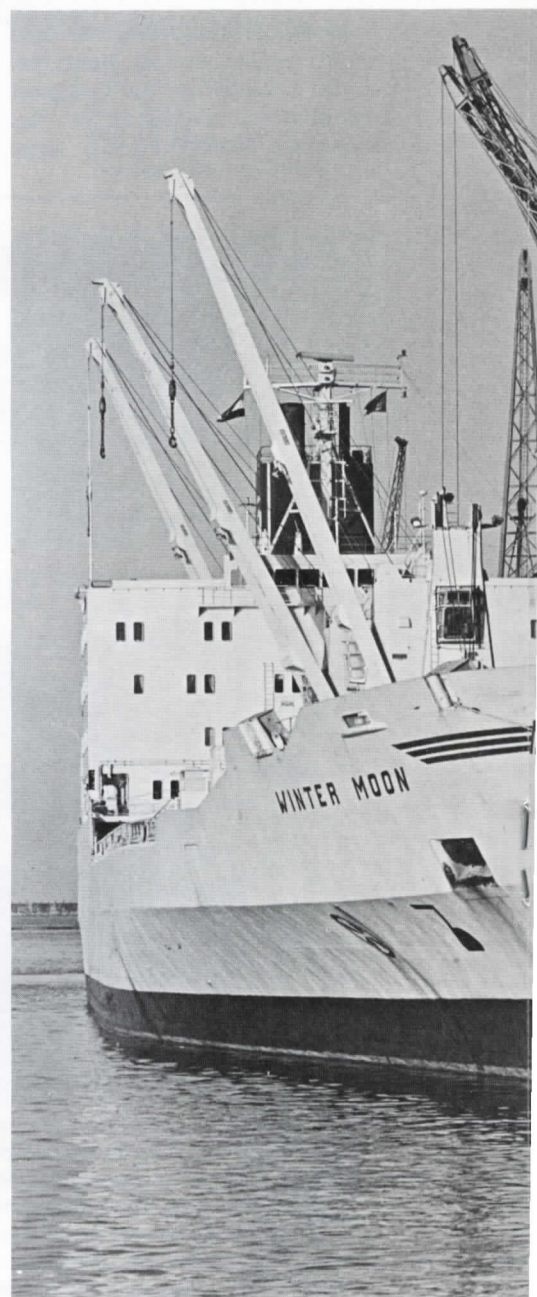
Till andrestyrman Alexander von Jungmeisters arbetsuppgifter hör att kontrollera inlastningstemperaturen på frukt.



Det har sagts, att "vägen till sjömannens trivsel går via byssan". I detta ligger en stor del sanning. På den här bilden ses ekonomiföreståndare Pentti Rinta-Koski och förstekock Alf Johansson.



I maskinverkstaden diskuteras här hur en havererad maskindel skall repareras. Från vänster motorman Roland Norberg, maskinchef Birger Gustafsson, 1:e maskinist Lars Larsson och matros Bengt Karlsson.



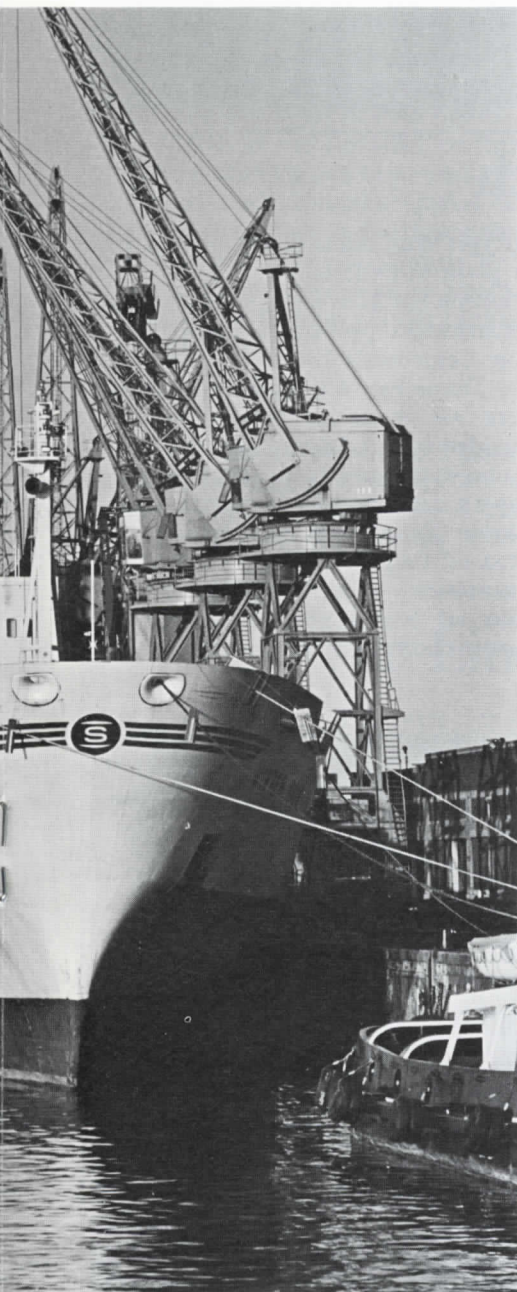
Winter Moon v

matör i foto



Mark Markefelt

stor tävling utlyst av Sveriges Turistråd med temat "Sverige är fantastiskt". Sammanlagt hade 13.000 bilder sänts in till denna tävling.



äl förtöjd vid kaj.



Det finns olika möjligheter till sysselsättning på fritiden ombord. Här spelar kvartetten Peter Monfors, Roland Norberg, Nils-Erik Persson och Bror Söderholm kort medan Anna-Karin Eriksson ägnar sig åt broderi.



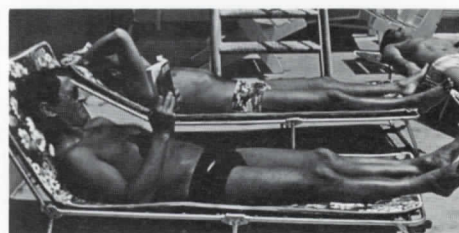
Reparatören Anders Mellkvist går en match ovanpå en av lastluckorna mot motormannen Roland Norberg.



I Winterbåtarnas fina biograf visas filmer- och TV-kassetter, men den utnyttjas även för utbildningsändamål.



På akterkant av däckshuset ligger fartygets pool, som är mycket omtyckt.



I samma plan som poolen ligger verandan som kan utnyttjas för solbad.



Försäljningen från fartygets närbutik "med rätt att sälja systemvaror" är uppskattad.

Kunder vid det här tillfället var fr h reparatör Anders Mellkvist, waitress Karin Andersson och matros Thomas Johansson, medan ekonomiföreståndaren t v svarar för ruljangsen.

Introduktion om lastlucksystem

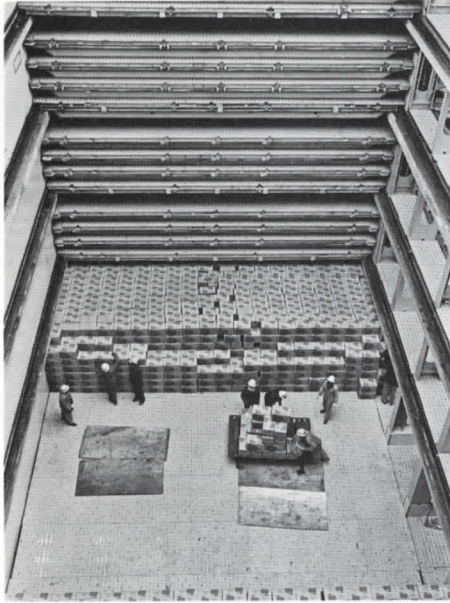
Leveransen till Saléns av de första Winterfartygen innebar att ett delvis nytt lasthanteringssystem introducerades. Det är baserat på ett nytänkande när det gäller lastrummets utseende, luck-

öppningarna — däckens kan praktiskt taget öppnas helt och hållet — och genom det nya sk MPL-systemet (Multi Pallet Loading).

För att underlätta operationen av lastlucksystemet har Salénrederiernas utbildningsavdelning utarbetat en 24 sidor lång introduktion. Den omfattar totalt 42 olika moment, vart och ett illustrerat med foton eller teckningar och ger läsaren en överskådlig inblick i lastlucksystemet på Winterfartygen samt det manuella nödöppningsförfarandet.

Introduktionen sänds efterhand till Winterfartygen och kan även rekvideras av övriga intresserade inom koncernen.

Den öppna konstruktionen av lastrummen i Winterfartygen eliminerar behovet av all horisontalhantering ombord i och med att kranarna direkt kan nå alla delar av lastrummen.



Cargo hatch system introduced

The delivery of the first Winter ships also marks the introduction of a partially new cargo handling system. The system is based on an innovative approach to the design of the cargo hold, cargo hatches - the deck opens completely - combined with the use of the new MPL-system (Multi Pallet Loading).

Salénrederiernas training department has produced a 24-page manual to facilitate the introduction of the system. The manual covers a total of 42 different steps, each illustrated by a photo or diagram, which provide the reader with a clear overview of the cargo hatch system on the Winter ships. The material also includes a review of the manual emergency opening procedure.

The introductory manual will be forwarded to all Winter ships following their delivery. Copies are available upon request for other interested personnel within the Group.

Fler uppdrag för Saltech

Saltech har under sensommaren fått en rad intressanta interna såväl som externa uppdrag. Bl a kan nämnas:

— Omarbetning av system för planerat underhåll i t/t Jurmo och t/t Jaarli ex Sea Splendour resp Sea Soldier för Neste OY, Finland. Systemen utarbetas på finska språket och introduceras i fartygen i början av 1980. Saltech levererar också manualer för Crude Oil Washing i nämnda fartyg samt för t/t Jatuli.

— För OT-Rederierna har vi fått i uppdrag i samband med nybyggnad av ett 39.000 tdw kemikaliefartyg på Os-

karshamnsvärvet. Det gäller här i första hand inspektionsarbeten i samband med målning av lasttankarna.

— Från Cementos Anahuac del Golfo har vi fått ytterligare uppdrag. För ett av deras seglande fartyg m/v Anahuac kommer en omfattande varvsspecifikation att upprättas efter att fartygets nuvarande standard studerats. Syftet är att genom ombyggnad av maskineri, lasthanteringssystem och inredning höja fartygets tekniska standard och därmed öka dess effektivitet. Vidare kommer Saltech att assistera med utvärdering av varvsofferter samt med inspektion i samband med ombyggnaden.

Fartyget skall också förses med system för planerat underhåll.

Saltech har även engagerats i att lösa driftstekniska problem i andra fartyg inom Cementos's flotta.

— Dome Petroleum har nu låtit publicera att man vid prospektering i Kanadensiska Arktis kunnat konstatera oljefyndigheter av en sådan omfattning att det kan löna sig att starta produktion. En man från Saltech reser i dagarna till Calgary för att delta med arbetsinsatser i nästa projekt som innefattar ett borrhingsfartyg av helt ny konstruktion framtaget av Dome.

New Saltech Assignments

Saltech received further interesting internal and external assignments during the late summer. These include:

— Revision of the planned maintenance system for the T/T Jurmo and the T/T Jaarli (formerly the Sea Splendour and Sea Soldier) for Neste OY of Finland. The system is being prepared in Finnish and will be introduced on the vessels at the beginning of 1980. Saltech will also supply crude oil washing manuals for use onboard the two vessels as well as for the T/T Jatuli.

— An assignment from OT-Rederierna, primarily involving inspection work in connection with the painting of cargo tanks aboard a 39,000

dwt chemical tanker under construction at the Oskarshamn shipyard in Sweden.

— Several assignments from Cementos Anahuac del Golfo. A comprehensive shipyard specification is to be drawn up for rebuilding one of Cementos' vessels, the M/V Anahuac, after completion of a study of existing standards on the ship. The company intends to raise the vessel's technical standards and thereby increase its efficiency by rebuilding its machinery, cargo handling system and interior fittings.

Saltech will also assist in evaluating shipyard offers and participate in the inspection work involved in modern-

izing the vessel. A maintenance administration system is also to be developed for this ship.

Saltech has also been retained to solve operational problems onboard other vessels in Cementos's fleet.

— Dome Petroleum announced recently finds of extensive, commercially workable oil deposits in the Canadian Arctic. A Saltech representative is on hand to work on a project involving an entirely new design that Dome has worked out for a drilling ship.

Salén Morgan sålt

Salén Morgan Pty, Ltd., Perth, Australien, till 80% ägt av Salénia AB, har sålts till ett fruktföretag i västra Australien. Återstående 20%, ägt av Mr. Harry Morgan, har sålts till samma köpare.

Omsättningen 1979 för Salén Morgan beräknas bli 16 milj austr. dollar (ca 80 mkr). Personalen kommer inte att drabbas av överlåtelsen och Mr. Harry Morgan, företagets VD, kommer att fortsätta arbetet i det nya bolaget minst ett år.

Karriären startades tidigt

Mr. Harry Morgan började sin karriär i den australiensiska fruktbranschen vid 15 års ålder. Efter en tids arbete vid fruktodlingar återvände han 1957 till Perth, sin födelsestad, där han sedan under många år arbetade med export av frukt. Mr. Harry Morgan, som blivit en av Australiens mest erfarna fruktexportörer, blev 1960 ordförande i Australian Apple & Pear Shippers Association. Samtidigt var han medlem av australiensiska Apple & Pear Board.

På 1960-talet var det svårt att finna tillräckligt tonnage och kylutrymme för export av australiensiska äpplen och päron till Europa och Storbritannien. Tidigare hade fruktexportörerna förlitat sig på konferensen, som nu emellertid inte kunde få fram allt det tonnage som behövdes.

Startade 1968

Vid denna tid introducerade Transatlantic, Göteborg, som var medlem av konferensen, Saléns för Apple & Pear Board. Mr. Morgan deltog i för-



Mr. Harry Morgan avtackades hos Saléns i Stockholm i slutet på september.

handlingarna med Saléns. Ursprungligen var det Sven Salén sr som deltog i förhandlingarna för Saléns räkning. De pågick under många år under vilken tid Mr. Harry Morgan samarbetade intimt med Saléns. 1968 bildades Salén Morgan Pty. Ltd.

1969 köpte Salén Morgan en grupp frukt-företag, the Mooney group, i västra Australien. Denna företagsgrupp hade många verksamhetsområden, bl a odlingar, förpackningar, kylhus, inhemsk marknadsföring samt export. En stor del av verksamheten bestod av packning av frukt för en av de största detaljhandelskedjorna i Australien.

En angenäm affärsförbindelse mellan Harry Morgan och Saléns har avslutats efter drygt tio år, men den personliga vänskapen kvarstår. Båda parter har berättat för Salén-Nytt att de redan har börjat undersöka möjligheter till nya affärer tillsammans.

"Tor Lines ansikten"

Tor Line har länge haft rykte om sig att vara något av "marknadsledare" när det gäller att producera tilltalande och säljande broschyrer för sin passagerarverksamhet. Vem kommer inte att minnas årets broschyr som i mammutupplaga drabbade i stort sett hela det svenska folket.

Nu har Tor Line även gjort en egen

samlingsbroschyr, som på ett överskådligt sätt beskriver såväl passagerarverksamheten som den expanderande och diversifierade fraktrafiken. Broschyren finns på svenska, engelska och spanska och kan rekvireras från Tor Lines PR-avdelning, Monica Frime eller Anne-Marie Ericsson, tel. 031/54 03 00.

"The faces of Tor Line"

In order to present its activities to the public Tor Line has produced a new booklet called The faces of Tor Line. It describes the passenger traffic as well as the expanding and diversified freight traffic.

The booklet can be requested in Swedish, English or Spanish from Tor Line, PR Department, Monica Frime or Anne-Marie Ericsson, tel. 031/54 03 00.

Salén Morgan sold

Salén Morgan Pty. Ltd., Perth, Australia, of which Salénia AB owned 80 per cent, has been sold to a local fruit company in Western Australia. The remaining 20 per cent of the company, owned by Mr. Harry Morgan, has been sold to the same buyer.

The annual turnover of Salén Morgan for the fiscal year 1979 is estimated at 16 million Austr. dollars (about 80 million Skr). The staff of Salén Morgan have been fully protected and Mr. Morgan, managing director of the company, will continue with the new company for at least 12 months.

An early start of a career

Mr. Morgan started his career in the Australian apple and pear business at the age of 15. In 1957, after some time in the fruit growing districts, he returned to Perth, his birth place, where he for many years had to deal with the actual fruit export. Being one of Australia's most experienced fruit exporters, Mr. Morgan during the 1960's became chairman of the Australian Apple & Pear Shippers Association. At the same time he was a member of the Australian Apple and Pear Board.

During the 1960's there were problems of finding sufficient ship tonnage and reefer space for the export of Australian apples and pears to Europe and the UK. Until then the fruit exporters had traditionally relied on the Conference which now could not provide all the tonnage needed.

Start in 1968

At that time Transatlantic of Gothenburg, who were members of the Conference, introduced the Apple & Pear Board to Salén, Mr. Morgan took part in negotiations with Salén regarding the provision of reefer space for export. Originally Mr. Sven Salén sr, participated in these negotiations which extended over many years and during which time Mr. Morgan formed a close relationship with the Salén organisation. Ultimately Salén Morgan Pty. Ltd. was established in 1968.

In 1969 Salén Morgan purchased a group of fruit companies known as the Mooney group in Western Australia who were engaged in all aspects of the fruit and vegetable industry. This included growing, packing, cool storage, domestic marketing and export. A major part of the operation involved prepacking of fruit for one of the largest retail chain store groups in Australia.

A happy business relationship has come to an end after more than ten years, but the personal friendship will most certainly remain. Both parties have told Salén-Nytt that they have already started to look for new business opportunities together.

Saba expanderar

Genom ett träffat avtal mellan J.S. Saba AB och Dick van Aken, ägare bl a till Velleman & Tas, har Europas största importföretag för frukt bildats.

För Saba innebär avtalet att man betydligt snabbare än beräknat ytterligare har kunnat stärka sin position på den internationella fruktmarknaden.

Avtalet innebär att ägarna sammanför sina intressen när det gäller import och distribution av frukt på den europeiska kontinenten och i England. Ett holdingbolag, där parterna kommer att äga 50 procent vardera kommer att bildas.

Även om avsikten är att genom holdingbolaget koordinera verksamheterna i gruppen för att uppnå största möjliga effektivitet, framför allt vad gäller transporter och inköp, kommer de ingående företagen att arbeta autonomt enligt den policy som är rådande inom Sabagruppen, dvs med en egen självständig företagsledning och med ett klart uttalat resultatansvar.

De företag inom Sabagruppen som berörs är International Fruit Company

(IFC), J.S. Saba Continent B.V., båda Rotterdam, och Sabren Import Ltd, London.

Det företag tillhörande Dick van Aken som är mest känt är Velleman & Tas. Företaget har idag en omsättning på ca 500 mkr och förutom import av bananer från Columbia representerar man ett flertal producentsammanslutningar.

En miljard i omsättning

Totalt beräknas gruppen under nästa år uppnå en omsättning på närmare en miljard kronor.

Någon minskning av personalen beräknas inte ske.

Dick van Aken kommer att utnämnas till verkställande direktör i holdingbolaget och Thore Nydahl, koncernchef i Sabagruppen, till styrelsens ordförande.

Företagsledningen kommer att bestå av en ledningsgrupp, vari förutom Roland Matz, verkställande direktör för J.S. Saba, kommer att ingå cheferna för berörda importföretag.

Saba expanding

Mr. Dick van Aken and J.S. Saba have agreed to merge their interests in Velleman & Tas N. V., International Fruit Company, Saba Continent and Sabren Import Ltd. into a holding company of which the parties will hold 50 per cent each.

The intention is that the various companies will operate autonomously and consequently continue and further develop their cooperation with established business relations.

The aim is also to co-ordinate procurement, transportation and marketing in order to achieve maximum efficiency of the operations.

The parties express their hope that the task of developing this project will prove to be inspiring and challenging for the devoted and skilled staff and beneficial for customers as well as suppliers and shareholders.

Siwertell wins new orders

Siwertell has just received its first order from Greece for shipborne unloading equipment. Delivery is scheduled for the end of 1979. Once the Siwertell is placed in operation, the vessel will both self-loading and self-unloading. Capacity will be 800 tonnes per hour.

Siwertell has eight additional installations on order for delivery to Mexico, Yugoslavia, Egypt and Norway. These orders bring Siwertell's total number of sold installations to 19.

Although Siwertell is not the only company manufacturing automatic and continuously operating equipment of this type, it is by far the most successful in the business. Hardly any competitor has more than one unloading installation in operation.

Flera order till Siwertell

Nu har Siwertell även sålt sin första fartygsburna lossningsutrustning. Det är en beställare i Grekland som köpt utrustningen och leverans skall ske vid årsskiftet. Fartyget som i första hand skall utnyttjas som flytande silo blir genom Siwertell-utrustningen både självlastande och självlossande. Kapaciteten blir 800 ton per timma.

Siwertell har för närvarande ytterligare 8 anläggningar i order som skall

gå till Mexiko, Jugoslavien, Egypten och Norge. Det innebär att Siwertell nu totalt sålt 19 anläggningar.

Siwertell är inte ensamma i världen att tillverka lossningsanläggningar av den här typen (mekaniska, kontinuerliga) men däremot har de varit mest framgångsrika. Knappast någon konkurrent har hittills mer än en anläggning i drift.



Ett av Saléns inchartrade fartyg kom den 21 juli i år från England till Port Canaveral med 26.500 ton cement som lossades med hjälp av Siwertell-anläggningen där.

Uppåt för Dagab

Dagab fortsätter att öka sin försäljning. Totalt uppnåddes under tiden januari—juli 1979 en omsättning av 2.560 mkr, vilket innebar en ökning med 8,6% mot samma tid 1978. Juli visade en omsättningsökning med 14,6% jämfört med samma månad förra året.

Omsättningsutvecklingen för de riktäckande kedjorna t o m juni ser ut på följande sätt (i löpande priser):

ICA +8,0%,

KF +9,6%,

NK-Åhléns +5,9%,

VIVO/Favör +8,2%.

Winston Churchills grundstötning: Befälhavaren friad

Den 26 augusti på kvällen gick det danska passagerarfartyget Winston Churchill på grund vid Vinga i Göteborgs skärgård. Hon var på väg från Göteborg till England med 587 passagerare ombord när olyckan inträffade. Winston Churchill har i sommar trafikerat linjen Göteborg — Newcastle, dels för DFDS och dels för Tor Line, och hon hade endast ett par resor kvar för säsongen.

Olyckan inträffade när fartyget skulle passera Vinga den norra vägen. Det blåste kuling från nordnordväst. Befälhavaren, kapten Åge Jacobsen, blev enligt sjöförklaringen överraskad av att vind och ström påverkade fartyget så kraftigt och hann inte få upp henne tillräckligt mycket åt styrbord förrän situationen snabbt blev kritisk. En bordsmanöver kunde inte hindra att fartygets akterparti slog emot Lillviten. Sedan maskinerna stoppats drev Winston Churchill hjälplöst mot Vinga. Tack vare ett perfekt räddningsarbete spillde inga liv vid haveriet.

Befälhavaren uppgav att han gått utan lots en gång tidigare denna sträcka men att det då rådde stilla väder. Till följd av att hjälpmaskinerna slogs ut



blev båda styrmaskinerna obrukbara. Befälhavaren hade inga anmärkningar att göra mot utprickningen och ansåg inte den norra farleden särskilt svår.

Winston Churchill fick mycket omfattande skador vid grundstötningen och undergår nu reparation vid Frederikshavn Vaerft.

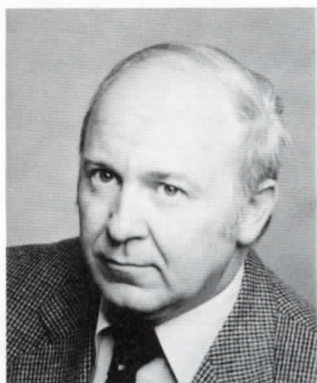
Kapten Jacobsen förklarades vid sjöförklaringen inför Göteborgs tingsrätt vara utan skuld till grundstötningen. DFDS har förklarat att han kommer att fortsätta sin tjänst som seniorbefäl hos rederiet.

Skärpta regler

På grund av de senare årens olyckor i Göteborgs skärgård kommer reglerna att skärpas när det gäller lots till, i och från Göteborgs hamn. Sjöfartsverket kommer att bli ansvarigt för all lotsning och Göteborgs Hamn blir huvudman för en nyinrättad trafikinformationscentral som skall fungera från årsskiftet 1980/81. Detta kommer att göra sjöfarten säkrare i området. Dessutom kommer sprängningar och muddringar att utföras i den värst drabbade passagen, Böttöleden.

Salén & Wicander GmbH

Salén & Wicander har bildat ett dotterbolag i Hamburg, Salén & Wicander GmbH. Chef för verksamheten är Rüdiger Hoffmann och antalet anställda är 6.



Bolaget representerar för närvarande bland andra Jungner Marine i Västtyskland men avsikten är att även andra lämpliga agenturer skall knytas till bolaget.

Kontoret är beläget på Budapester Strasse 49.

Postadress: Postfach 124
D-2000 Hamburg 4
Telefon: 040/43 97 021-23
Telex: 214517 Salwi D

Turbin till Muscat

Cargolux genomförde nyligen med jumbojet en transport av ovanligt slag. Det var en turbin från Stal Laval Turbin AB i Finspång som transporterades från Luxemburg till Muscat på den saudiarabiska halvöns sydöstra spets. Turbinen vägde 13,5 ton och var det hittills tyngsta kolli som Cargolux fraktat för svensk räkning. Till Luxemburg hade turbinen fraktats med en av ASG:s långträdare. Anledningen till den brådskande flygtransporten var att en turbin vid ett kraftverk i Muscat hade havererat och krävde reparation så snabbt som möjligt. För att undvika dröjsmål gjorde Cargolux en avvikelse från den ordinarie rutten Luxemburg — Hongkong med mellanlandning i Dubai och landade i stället på Muscats internationella flygplats.

Salén & Wicander GmbH

Salén & Wicander has founded a subsidiary in Hamburg, Salén & Wicander GmbH. Mr Rüdiger Hoffman is manager and the number of employees is 6.

Among other the company represents Jungner Marine in West Germany and the aim is to look also for other suitable agencies.

Winston Churchill's grounding

The Danish passenger ship, Winston Churchill, ran aground at Vinga in the archipelago off Gothenburg, Sweden, on August 26. It was enroute from Gothenburg to England with 587 passengers onboard when the accident occurred. Winston Churchill was in traffic for Tor Line.

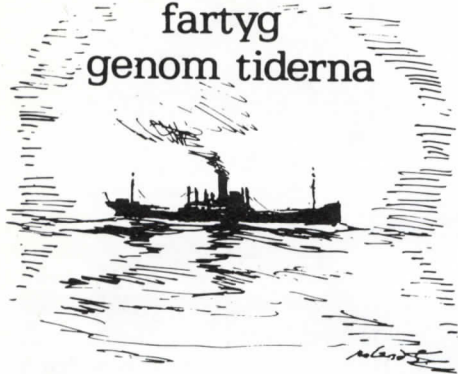
Thanks to perfectly executed rescue work, no lives were lost in the accident. The ship was severely damaged, however, and is now being repaired at Frederikshavn Vaerft.

Captain Jacobsen was found blameless after a maritime inquiry before the Gothenburg District Court. He will continue to serve as senior officer with the shipping company, the DFDS disclosed.

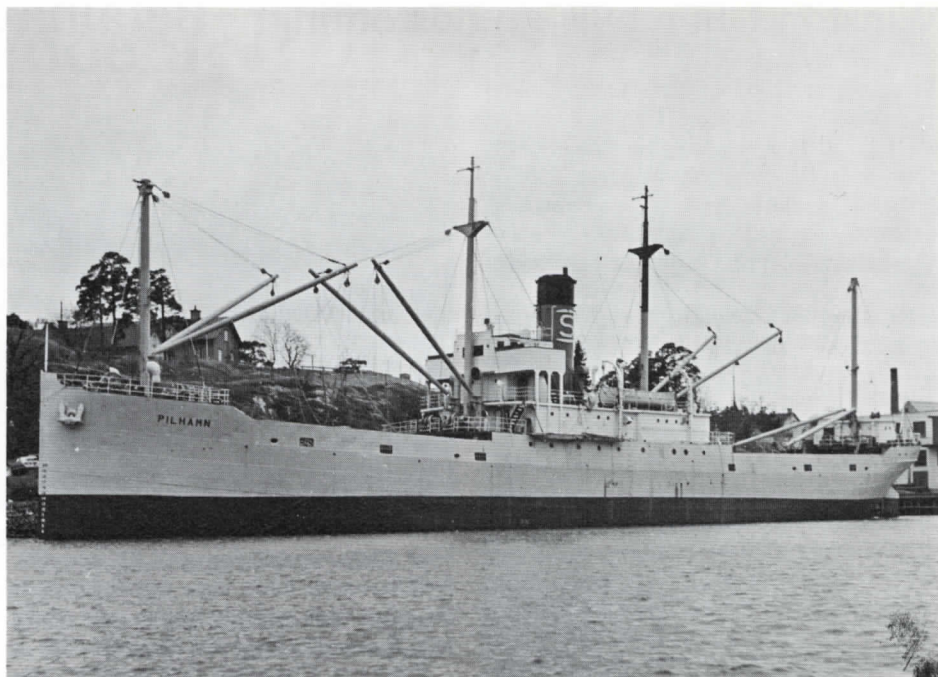
Turbine flown to Muscat

It isn't every day that Cargolux is asked to deliver a turbine by jumbo jet, but that is what happened recently. The turbine, from Stal Laval Turbin AB in Finspång, Sweden, was delivered to Luxembourg on one of ASG's trucks, then flown to Muscat, on the southeastern tip of the Saudi Arabian peninsula. The turbine weighed 13.5 tons and was the heaviest piece of machinery Cargolux has transported to date for a Swedish company.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 15.



Pilhamn

Axel Salén (1947–1951)

Motorfartyg, byggt 1940 av Tampa S.B. & Eng. CO, Tampa.

Tonnage: 8222 brt, 6630 nrt,
8767 tdw.

Reg.nr: 8897.

Detta fartyg byggdes för United States Lines Co, New York och döptes till *Sea Witch*.

1945, övertogs fartyget av U.S. Maritime Commission, New York.

1946, såld till Caribbean Land & Shipping Corp., Panama, oförändrat namn.

1947, okt., inköpt till Sverige av Rederi AB Pulp (Sven Salén), Stockholm och omdöpt till *Axel Salén*.

1951, juni, såldes fartyget till Hagbard-Dennel AB, Stockholm och omdöptes till *Baståsen*.

1951, juni, vidare såldes båten, utan att ha varit i fart under namnet *Baståsen* till Polskie Linie Oceanizne, Gdynia, Polen och omdöptes till *Warszawa*. Betalningen utgjordes av polsk stenkol!

1963, såld till Folkrepubliken China, Canton och omdöpt till *Laodong*.

Ännu i trafik.

Pilhamn (1947–1954)

Ångfartyg, byggt 1917 vid Toledo S.B. Co, Toledo.

Tonnage: 1877 brt, 1128 nrt,
3120 tdw.

Reg.nr: 8929.

Tonnage efter ombyggnad: 2014 brt, 1021 nrt, 3000 tdw.

Denna ångare sjösattes med namnet *War Shell*, men övertogs under utrustningstiden av U.S. Shipping Board, New York och levererades med namnet *Lakeshore*.

1922, såld till E.K. Wood Lumber Co Inc., San Francisco, USA och omdöpt till *Olympic*.

1942, övertogs fartyget av U.S. Navy och omdöptes till *Taganak* och gjorde krigstjänst med beteckningen A.G. 45.

1945, överlämnad till U.S. Maritime Commission, New York och återfick därvid namnet *Olympic*.

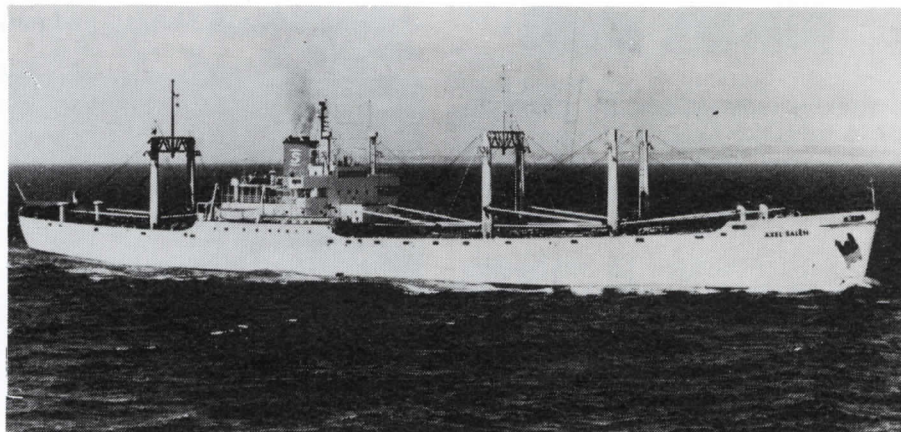
1947, såld till Caribbean Land & Shipping Corp., Panama och omnamnad till *Glento*.

1947, juli, inköpt till Sverige av partrederi Sven Salén, Stockholm och omdöpt till *Pilhamn*.

1954, okt., avyttrades ångaren till Levant Shipping Co (S.A.L.), Beirut, Libanon och nytt namn blev denna gång *Lulu*. Priset var 395.000 kronor.

1961, såld till nedskrotning i Grekland.

Axel Salén



Arbetskonferens för sjö- och landpersonal



Saléns utbildningsprogram har traditionellt innehållit skilda kurser för ombord- resp. landanställda. För första gången har nu ett försök gjorts med en organiserad arbetskonferens med deltagande av nyckelpersoner från såväl land- som sjösidan. Konferensen fick ett mycket positivt mottagande och kommer att följas av fler.

På bilden ovan ses kursdeltagarna samlade utan för kursgården Skogshem på Lidingö. Fr v: Tommy Pettersson, Karl-Johan Melander, Bertil Johnsson, Gert Rellman, Rolf Göthe, Sören Kullman, Lars-Erik Larsson, Leif Richter, Anders Svensson, Berndt Lindoff, Pelle Molin, Fred Nilsson, Ulf Agnér, Kjell Blixt, Göran Skantze och Paul Swahn.

Personnytt



Per Hedberg, 36 år, har fr o m den 1 september 1979 anställts som chef för Personalavdelningen för landanställda inom Saléninvest.

Per Hedberg, som är fil kand, har senast varit verksam som personalchef inom HIFAB och dessförinnan som personalchef inom Svenska Gulf AB.

Efter hand som Per Hedberg övertar det direkta ansvaret för personalfrågor för kontorsanställda kommer Lars-Ove Åkesson som chef för Personal och Administration att särskilt ägna sig åt övergripande planering och utveckling av personal- och organisationsfrågor för Saléninvest och dess dotterbolag.

En veteran i sjön

Lenah Soldan, anställd på Reservdelsinköp hos Saléns, och hennes Peter Upmark har sedan tre år inte några som helst fritidsproblem. De har nämligen ägnat all sin lediga tid åt att renovera M/Y Tournesol (solros), Sveriges äldsta och längsta salongsbåt.

Tournesol byggdes helt i mahogny 1911 vid Djurgårdsvarvet åt Ingenjören Cedergren. Under tre generationer från 1918 till 1976 var hon i familjen Ömans ägo på Saltsjö-Duvnäs. Ägaren fram till 1976. Claes Öman, och hans fader ansåg att ingen kunde vara tillräckligt intresserad för att på rätt sätt ägna sig åt Tournesol och ville att hon skulle skrotas. Hon hade då legat på land i 13 år på sin gamla slip.

Efter idog övertalning lyckades dock Peter Upmark få lov att överta båten. En bidragande orsak till detta var att hon skulle komma att tillhöra MYS, Motor Yacht Society, en förening som arbetar för bevarande av gamla båtar. En förutsättning för medlemskap är att båten är byggd senast 1939 och är minst 12 meter lång. Tournesol är 18 x 3,2 meter.

Nu är Tournesol sjösatt. Mycket har fått ersättas — hela ytterkölén samt innerköl, akter, stäv och knä, laskar samt ca 80 m bord. Hon är byggd i hondurasmahogny och den gamla inredningen finns kvar, utom pentryt som moderniseras. Allt är inte klart ännu i inredningen, bl a skall kuddar och dylikt i salongen förses med gul plysch — allt skall vara så tidsenligt som möjligt.

Tournesol ligger för närvarande vid Alvik.



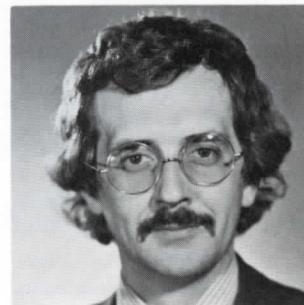
En hel del stals under reparationstiden — särskilt mässingsdetaljerna var begärliga.

Rättelse

I förra numret av Salén-Nytt, 4/79, uppgavs felaktigt att Rune Hallåker efterträtt Thore Nydahl som styrelseordförande i Saba. Detta gäller inte Saba utan DAGAB. Styrelseordförande i Saba är Sture Ödner.



Till VD i Salén & Wicander Marin AB, Göteborg, har utsetts civilingenjör Lars-Ove Nilsson. Han kommer närmast från Broströms, där han ansvarat för Broströms Linjeagentur, och var dessförinnan verksam inom Salén Reefer Services. Han tillträdde sin befattning den 15 oktober.



Fil kand Peter Fernström har tillträtt befattningen som ekonomichef för Salén & Wicander Marin AB. Han kommer närmast från Esab, där han var verksam i Koncernstab Ekonomi.

Clarence Dybeck har invalts som styrelseledamot i Sjöförsäkringsaktiebolaget Hansa (Hansa Sjö).

Skärgårdsfesten 1979

Båtklubbens med stor förväntan emotsedda jubileumsskärgårdsfest inträffade programenligt lördagen den 18 augusti. Lyckligtvis hade också vädrets makter läst det i god tid utgivna festprogrammet, ty Nämndöfjärden syntes blå som i visan och krusades av en labber ostlig bris medan brittsommarsolen slösade sin värme från en molnfri himmel.

Klockan 13.30 inleddes festligheterna med starten för den traditionella kappseglingen "Kräftgången", vilken markerades med en tordönsignal från det magnifika startfartyget Baloo III på vars brygga hela familjen von Perner presiderade under ett fladdrande Salénbanér av jätteformat. Det imponerande startfältet om 10 galanta segelyachter kom iväg i en väl spridd start mot det första rundningsmärket på den tio distansminuter långa banan. Seglingen blev en i många stycken dramatisk historia där vägvalet över Nämndöfjärden skulle visa sig bli mycket avgörande.

Efter två timmars härlig segling kunde Göran Axells OE 36 skära mållinjen vid festhamnen Norrviken, som första båt med god marginal, men fick trots detta

John Lindberg från Toyota Autoimport, Gunvor Alsén och Göran Axell hörde till storkonsumenterna av kräftor. John var en av gästarna på Göran och Ruth Axells havskryssare Grax, en OE-36 Crown.

se sig passerad i slutprotokollet av tre båtar på grund av handikappberäkningen. Slutseglare blev istället Peter Lyth med sin Maxi 77 medan den första inteckningen i det nyuppsatta vandringspriset "Klämtaren" för näst sista båt erövrades av Urban Serranders Vega.

Medan seglarnas envig pågick hade övriga festdeltagare samlats i festhamnen och när sista båten gick i mål utgjorde Kryssarklubbens bryggor i Norrviken en anslående syn med 20 farkoster förtöjda sida vid sida.

Aftonens yttre omständigheter visade sig också följa programmet, d v s solen sjönk ner bakom trädtopparna och efterlämnade endast en blyg rodnad på himmelen och Norrvikens majestätiska granar speglade sig trolskt i fjärdens blanka nybonade golv (citrat: E. Taube) medan en stjärnbestrodd sammets Himmel fullbordade den romantiska stämningen.

Klockan 20.00 blåstes signal för allmän flagghalning varefter deltagarna bänkade sig på dansbanan, som nu var belamrad med festligt dukade långbord och bänkar, stolt kransad av kulörta lyktor med levande ljus. Det glada sällskapet gjorde fortsättningsvis de gynnsamma yttre omständigheterna full rättvisa genom ett ambitiöst och inlevelsefullt



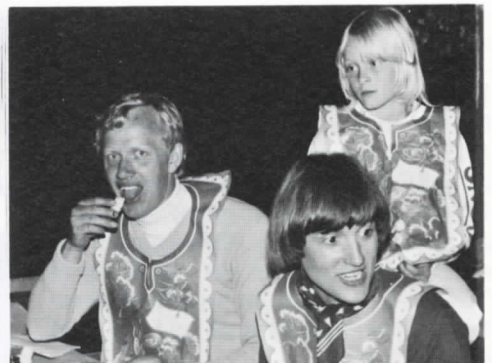
Ordförande Sten-Crister Forsbergs havskryssare Big Dipper seglar för babords halsar på Nämndöfjärden.

utövande av en riktig kräftfests alla traditionella ingredienser.

Samtliga närvarande var överens om att det är denna typ av Salén-anda vi skall hålla vid liv.

Crister Forsberg

Att seglarfesten även var en familjefest framgår av den här bilden: Per-Olof Oweson med sin fru Anita och dottern Teresia.



"Kräftgången" — 18 augusti 1979 Resultat

Placering

1	Peter Lyth	Maxi 77
2	Martin Kallerman	Shipman 28
3	Lars Arnebo	Scampi 30
4	Göran Axell	OE 36
5	Peder Dyrssen	IF
6	Crister Forsberg	Avance 36
7	Anders Johansson	IF
8	Alf Eriksson	Allegro
9	Urban Serrander	Vega
10	Eivor Hultman	Becker 27



Dansen går på bryggan och en av de flitigaste dansörerna var Billy Fransson, som här tar en svängom med sin fru Gun-Britt.

Pensionärsklubbens englandsresa

Den 13 september var det åter tid för S P K:s medlemmar att få göra en uppskattad resa med en Tor-färja, och färden ställdes den här gången till London.

Vi tycks inte ha någon tumme med vädrets makter, eftersom de även denna gång tog emot oss med storm rätt i nosen, med inte mindre än 26 m/s, vilket förstås gjorde att en del fick avstå från de bordets njutningar som i Tor Lines färjor verkligen motsvaras av det rykte de under åren fått. Däremot blev vädret i England det bästa, med solsken och tämligen ljumt väder.

Den stora förseningen orsakad av stormen gjorde att det trasslade till sig med den "pub-crawl" som planerats för första kvällen, men vi hann med både en god middag och en del drinkar på kända ställen.

Jag får erkänna att vi som planerade resan gjorde ett av i synnerhet de kvinnliga deltagarna kritiserat misstag, och det var att ha lördag och söndag i London, vilket mycket beskär möjligheten att göra en del fördelaktiga inköp. Även om det blivit en del dyrare nu än vad det var då pundet stod som lägst, kan vissa saker ännu inhandlas förmånligt.

En del av de äkta männen tyckte emellertid att "det sparade våra plånböcker", och det fick vi ta som en tröst.



Bitte Hedenborg (t v) och Gerd Ryhr i Tor Britannias eleganta matsal.

Att få träffa gamla skeppskamrater och andra vänner från koncernen är alltid ett stort nöje, och för oss sjöfolk förhöjs det genom känslan av ett däck under fötterna.

Till Personalstiftelsen vill jag framföra samtliga deltagares stora tack för det ekonomiska resebistånd, som kom oss till del.

Reseledarna Bitte och Kerstin gjorde som tidigare ett strålande jobb och jämnade vägen för oss i alla avseenden, och för det uttalar vi vår stora uppskattning och framför vårt hjärtliga tack!

Sven Lantz

SPK

Saléns Pensionärsklubb bildades den 14 mars 1977 efter en idé som föddes under en resa med Salénpensionärer med Tor Line till Amsterdam.

Klubben blev snart mycket uppskattad och har idag 110 medlemmar. Styrelsen består av sju personer: Allan Andreasson, ordf., Sven Lantz, vice ordf., Folke Malmcrona, kassör, Folke Hansson, sekreterare, Bitte Hedenborg, klubbmästare, Laurens Planten och Gustaf Bäckdahl.

För medlemskap i klubben krävs minst 5 års tjänstgöringstid i företaget.

Det huvudsakliga syftet är att ordna aktiviteter av skilda slag för medlemmarna. Förra året gjorde man en tur till England-Skottland och i år gick resan till London.

George Stage i Stockholm



När Ulvi Paff och Ronny Eriksson på Saléns i somras var på väg till Malma på Värmdö i motorbåten *Saladus* fick de på Kanholmsfjärden uppleva en ovanlig syn som de sent skall glömma. I fjärjan avtecknade sig till att börja med något som liknade "ett väldigt lakan" men som senare skulle visa sig vara den danska fullriggaren *George Stage*, som var på väg från Köpenhamn till Stockholm, där det vackra fartyget senare förtöjde vid Skeppsbron och blev föremål för pressens och allmänhetens stora intresse.

Fotot tog Ronny när *Saladus* gjorde en lov runt *George Stage*.

Gösta Werner hos Saléns



Saléns har av konstnären Gösta Werner förvärvat en stor oljemålning utförd på gammal segelduk. Motivet är hämtat från äldre tiders segelsjöfart. Målningen hänger nu på tredje etaget i Salénhuset, mitt emot personalmatsalen. Gösta Werner gjorde i september internatio-

nell debut genom en utställning i Amsterdam, invigd av vår ambassadör i Holland, Nils-Olov Hasslev, som på bilden ses tillsammans med konstnären. I februari har Gösta Werner separatutställning i New York.

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.

Lidingöloppet

Den 7 oktober gick Lidingöloppet med 9.000 startande. Från Saléns deltog sju personer, fem på 30 km och två på 16 km.

Bäste salénare var på 30 km Kaj Karlsson, befälhavare SRS, på 2.28, som nr 1800. Därefter placerade sig Karl-Arne Björkman och Birger Simonsson, Fartygsdrift, Björn Byrfors och Bo Haufman, Torrlast.

Stig Svensson, Fartygsdrift, sprang 16 km på 1.32 och Allan Lundberg, Fartygsdrift, på 1.35.

Årets Saléngolf

Salénmästerskapet i golf ägde traditionsenligt rum på Wermdö Golfklubb den 23 september. Peter Norlindh vann i år poängbogeityävlingen, tvåa blev Göran Lindeblad och trea Clarence Dybeck.

Slagtävlingen vanns av Göran Lindeblad, på andra plats kom Peter Norlindh och som trea Clarence Dybeck.

Birgitta Dybeck vann giftskålen, tvåa blev Ella Orre och trea Sigrid Norlindh.

Vätternrundan

I det 30 mil långa landsvägsloppet på cykel runt Vättern ställde i år fyra man från Saléns upp, bl a Kaj Karlsson, befälhavare i kylrederiet. Resultatlistan fick följande utseende vad salénarna beträffar:

Jan Carlsson 10 tim 59 min, Ola Carlsson 11 tim 49 min, Lennart Kleberg, 11 tim 56 min och Kaj Karlsson 14 tim 00 min.

Konstföreningen

Återigen har styrelsen för Saléns konstklubb varit samlad framför datorskärmen hos Ove Forsell för att förrätta dragning i månadslotteriet. Det är alltid lika spännande att följa detta elektroniska trolleri, som innebär att Ove trycker på en av datoranläggningens många knappar och att namnet på vinnaren via en sk slumpvalsgenerator efter endast några sekunder visar sig på bildskärmen. Och det namn som den här gången dök upp på skärmen var

Sven Appelgren

en av trojänarna på Saléns som nu efter flera års deltagande i konstlotteriet äntligen tog hem vinsten som bestod av en förnämlig akvarell av den välkände göteborgsmålaren Ragnar Falk. Denne var på 30-talet medlem i en konstnärsgrupp, till vilken även Torsten Billman hörde, en av våra främsta skildrare av



livet till sjöss. Ragnar Falk är representerad på bl a Göteborgs Konstmuseum.

Samtidigt som vi gratulerar Sven Appelgren till den fina vinsten riktar vi en förnyad inbjudan till alla dem som ännu inte anmält sig som medlemmar i Konstföreningen att anmäla sig. Det kostar 5, 10 eller 15 kronor i månaden, allt efter önskemål. Med en insats av 15 kronor har du tre gånger så stor chans till vinst som om du är med för en femma i månaden. Det enda du har att

göra är att sända in kupongen så snart som möjligt till Bo Sundblad. Gör du det före 15 november deltar du redan i decemberdragningen och då bjuder Konstföreningen på en extra fin överraskning: i stället för en tavla lottas det då ut 5 tavlor. Det kan man göra tack vare den goda tillströmningen av nya medlemmar — 300-strecket har passerats och intäkterna belöper sig nu till ca 45.000 kronor för 1979.

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..... 5