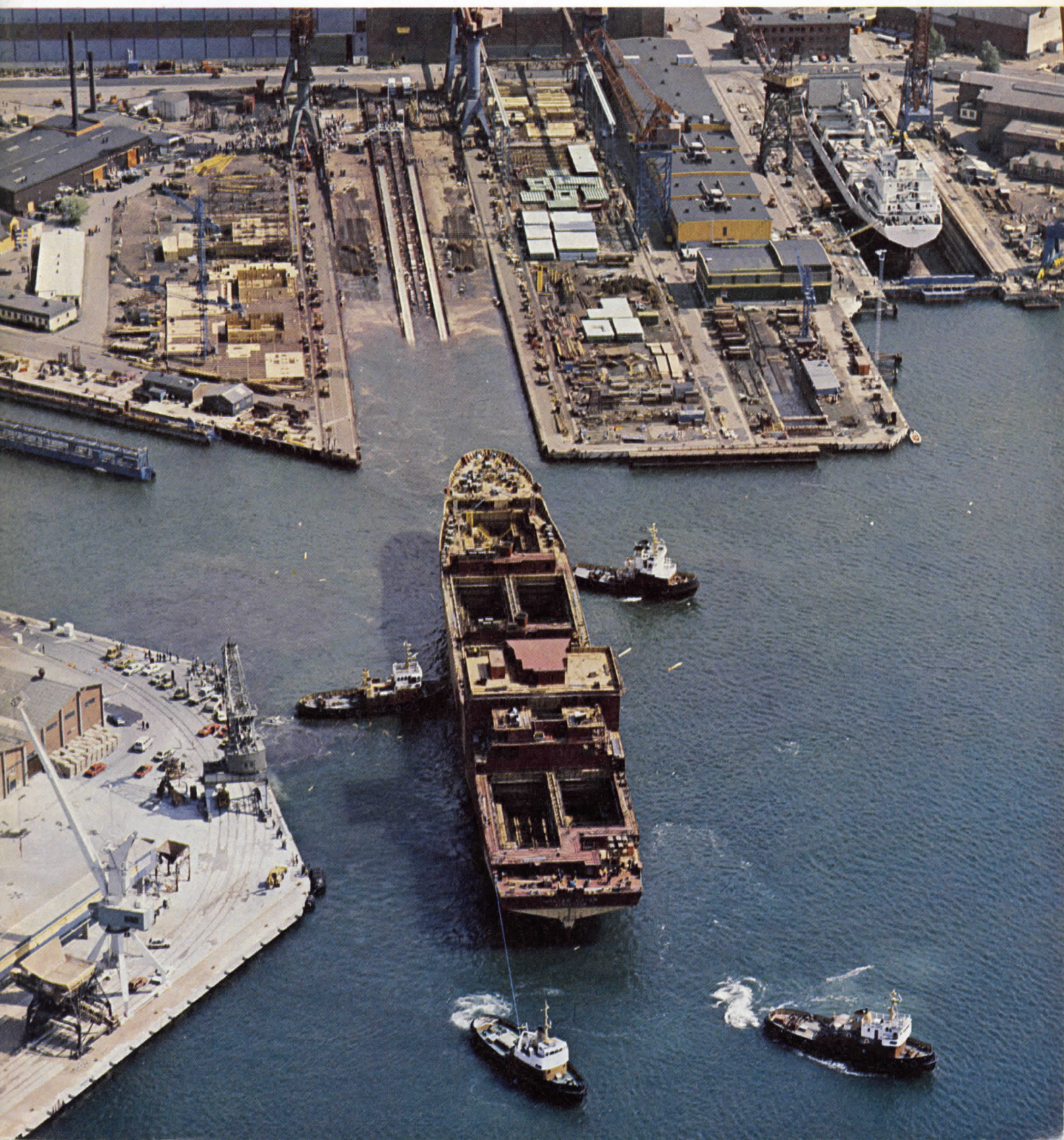


Salén-Nytt

Salén News No 3—4 1978



Bolagsstämma i Saléninvest

Vid bolagsstämma i Saléninvest AB den 14 juni beslutades att ingen utdelning skall utgå för 1977. Styrelse och revisorer omvaldes.

Vid stämman meddelade VD att en fortsatt god utveckling förutses för kyldivisionen, medan tankdivisionens resultat torde bli fortsatt svagt. För torrlastdivisionen har en viss förbättring inträtt under våren. Övriga verksamheter väntas ge i stort sett oförändrade resultat.

Koncernens verksamhet för 1978 kommer att ge en betydande förlust, som dock väntas bli mindre än 1977. Även 1978 kommer koncernen sannolikt att kunna redovisa ett nollbokslut genom utnyttjande av de betydande reserver i form av tidigare överavskrivningar som finns tillgängliga.

Vid styrelsesammanträde i Saléninvest utsågs Göran Axell till vice VD i bolaget. Vidare beslutade styrelsen att bilda ett nytt bolag, Salén Technologies AB, med uppgift att driva tekniskt-kommersiellt utvecklingsarbete i koncernen samt extern konsultverksamhet. Till det nybildade bolaget överförs nuvarande personal i Salénrederiernas tekniska avdelning samt viss teknisk personal i Salén & Wicander AB. Till styrelseordförande i Salén Technologies utsågs Göran Axell och till VD Hans Alsén.

Saléninvests årsredovisning

Årsredovisningarna på svenska och engelska för Saléninvests verksamhet 1977 föreligger nu klara och har distribuerats till aktieägare, dotterbolag och övriga intresserade. Redovisningarna kan rekvideras från Informationsavdelningen, Saléninvest, 106 09 Stockholm. Ange i rekvisitionen om årsredovisningen även önskas i framtiden.

Omslagsbilden

Rederiets nya serie kylfartyg, den sk Winter-serien, är under byggnad på Öresundsvärvet och Arendalsvärvet. Det första fartyget i serien, Winter Water, sjösattes och döptes i juni. Mer om detta står att läsa på sidan fyra.

Anders Hilding, Landskrona, tog omslagsbilden av Winter Water vid sjösättningen.

Temanummer: Salén & Wicandergruppen

Salén-Nytt ägnas denna gång till stor del åt Salén & Wicandergruppen, som sedan starten för ett 30-tal år sedan ingått som en viktig del av koncernen. Salén & Wicander har under åren genomgått en expansiv utveckling, innefattande ett växande antal produkter och verksamhetsfält.

Den starka utvecklingen har varit möjlig i första hand tack vare Göran Axell, under vilkens entusiastiska ledning företaget kontinuerligt lotsats in på nya, lönsamma och intressanta områden. Salén & Wicandergruppen blev till slut så stor och vittförgrenad att den för ett år sedan delades upp, varvid Toyota Autoimport, Salén Energy och ägarintresset i Cargolux lades direkt under Saléninvest för att ge ökad tyngd åt dessa verksamheter.

I samband med uppdelningen av gruppen lämnade Göran Axell över VD-befattningen till Jan Lundberg, som i flera år varit hans assistent. Numera ingår Göran Axell i koncernledningen för Saléninvest, där han i juni i år utsågs till vice VD.



Göran Axell

Ett år har nu gått sedan ombildningen ägde rum, vilket ger oss anledning att i Salén-Nytt ägna speciellt intresse åt "nya" Salén & Wicander. Vi inleder på sidan 6 med en intervju med Jan Lundberg. På de följande sidorna behandlas de olika företagen i gruppen och deras verksamheter.

Spotlight on Salén & Wicander

This issue of Salén News is devoted largely to the Salén & Wicander Group, which has been an important part of the Salén Group for more than 30 years. S&W has expanded substantially over the years, primarily due to the efforts of Göran Axell, under whose enthusiastic management the company has been steered into new, attractive and profitable areas.

A year ago the Salén & Wicander Group was split up in order to place greater emphasis on the operations of Salén Energy, Toyota Autoimport and Cargolux, which were all placed directly under Saléninvest. Simultaneously, Mr Axell handed his managing directorship over to Jan Lundberg and moved over to the management of Saléninvest, where he was named deputy managing director in June of this year. He also,

has been appointed chairman of the Board of Salén & Wicander.

We introduce the S&W section on page 6 with an interview with Jan Lundberg and describe the group's various operations on the following pages.

Annual Report

The Swedish and English editions of Saléninvest's 1977 annual report have been distributed to shareholders, ship personnel, etc. Companies or individuals may request copies from the Information Department, Saléninvest, S-106 09 Stockholm. Be sure to specify which edition you want.



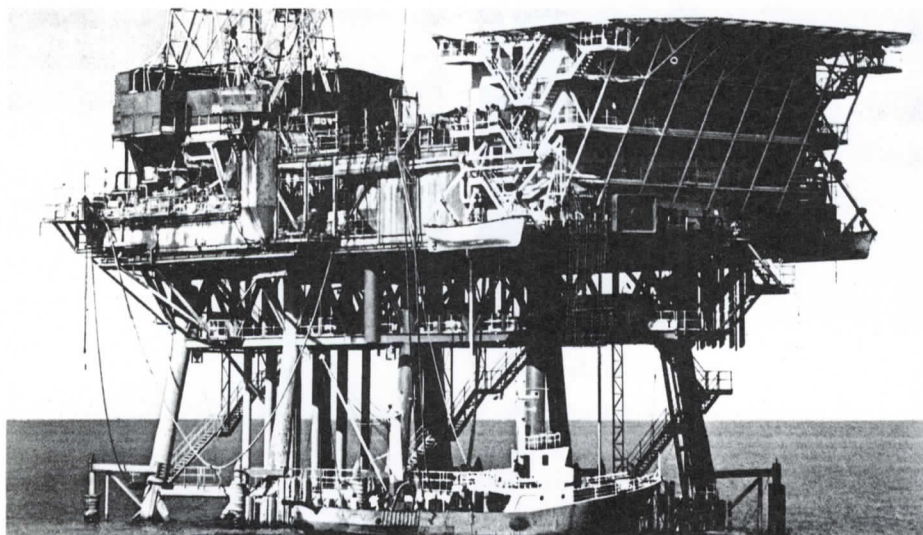
Cover picture

The new generation of Salén reefer ships is under construction at the Öresund and Arendal shipyards. M/s Winter Water, the first ship in the series, was launched and named at the Öresund's shipyard in June. For details about this event please turn to page four.

Ännu en plattform beställd

Salén Energy och Rederi AB Salénia har beställt en "plattform rig" vid ett varv i USA för leverans vid årsskiftet 1978/79. Salén Energys andel är 75 % och Salénias 25 %. Riggen skall användas för att borra produktionshål vid redan gjorda fyndigheter till skillnad från Salenergy I och Salenergy II, som används för prospektering efter nya fyndigheter. Priset på den nya riggen är ca 35 mkr.

Den nya plattformen skall heta Salenergy III. Den är uthyrd på tillfredsställande villkor till Transco Exploration Company för sysselsättning i Mexikanska Golfen. Driften av Salenergy III kommer att skötas av Salén Offshore Drilling Co i Houston, som även omhänderhar driften av de två första plattformarna.



Det är en plattform av denna typ som Saléns nu beställt.

Bidra till Saléns idébank!

För ett år sedan drogs en förslagsverksamhet igång inom Salénrederierna i syfte att fånga upp idéer och initiativ till förbättringar ombord i fartygen. Under året har ett 20-tal förslag kommit in och behandlats av den förslagskommitté som bildades för att utvärdera förslagen. Flera av dessa har visat sig vara värdefulla och lett till praktiska resultat. Ett sådant exempel är förslaget till ombyggnad av Safina Star till annan lastfördelning motsvarande SBT-tanker, ett annat är surrningskrok för bilar vid transport i lastrum. Alla förslagsställarna har erhållit erkännanden och en del av dem kontanta belöningar.

Uppmuntrade av det första årets verksamhet har man nu beslutat att vidga verksamheten till att gälla även de landanställda och förhållanden inom landorganisationen. Liksom när det gäller fartygen kan förslagen röra sig om exempelvis förenklingar i arbetet, förändrade arbetsrutiner, redskap och utrustning, skyddsåtgärder m m. Men förslagen får även gälla — och detta är viktigt —

förändringar i företagets nuvarande verksamhet eller framtida inriktning. Alla förslag är välkomna, om bara det grundläggande syftet uppfylls: att leda till företagets och de anställdas bästa.

Om du har en idé och tror att det kan ligga något värdefullt i den, tveka då inte att höra av dig till en av företagets två förslagskommittéer. Din idé kanske kan tillföra företaget något positivt och dig själv en slant extra. Och oroa dig inte för att förslaget måste vara fullständigt eller utformat på oklanderlig svenska. Idéinnehållet är givetvis det väsentliga och det kan räcka med några enkla rader eller en enkel skiss eller inledningsvis t o m ett telefonsamtal.

Gör nu slag i saken och hör av dig till en av följande två kommittéer:

Salénrederiernas Förslagskommitté
Fartygsdrift
106 09 Stockholm
eller
Salénrederiernas Förslagskommitté
Personal & Administration
106 09 Stockholm

Another platform rig ordered

Salén Energy and Rederi AB Salénia have ordered a platform rig from an American shipyard for delivery around the end of the current year. Salén Energy has a 75 percent interest and Salénia 25 percent. The new rig, to be called the Salenergy III, has been leased on satisfactory terms to Transco Exploration Company for drilling in the Gulf of Mexico. Salén Offshore Drilling Co., Houston, Texas, will be responsible for operation of the new platform, along with the first two platforms of the jack-up type that are already working in the Gulf.

Annual Meeting

Shareholders at the 1978 Annual Meeting of Saléninvest approved the proposal by management that no dividend be paid for 1977. Managing Director Sture Ödner reported that continuing good result is expected in the Reefer Division while losses of the Tanker Division will be large. Some improvement occurred in the Dry Cargo Division during the spring. It is expected that the results of other operations will be largely unchanged. Group operations will result in a substantial loss during 1978, but this is expected to be slightly lower than in 1977. In 1978 the Group again will probably be able to show zero results by utilizing the substantial reserves that are available.

The board appointed Mr Göran Axell deputy managing director of Saléninvest AB. A new company, Salén Technologies AB, has been formed to carry out technical-commercial development work. Hans Alsén has been named managing director. More information on this company will be presented in the next issue of Salén News.

Contribute to Salén's "idea bank"!

Since Salén announced a year ago its interest in proposals for improvements and new ideas relative to ships, more than 20 suggestions have been received. A number of contributors have been rewarded with cash payments. Now this project is being expanded also to embrace all office personnel. Suggestions can deal with work simplification, new or improved equipment, safety measures, etc. But they can also relate to changes in the Group's current operations or future orientation.

All who are interested are encouraged to be heard from with suggestions that can involve constructive ideas for the Company and be financially worth your efforts. Send your suggestions to: Suggestion Committee, Salénrederierna, S-106 09 Stockholm.

Första Winter-fartyget sjösatt



Winter Water döptes av Mrs Vivian Milstein, maka till Mr Seymour Milstein, VD i United Brands.

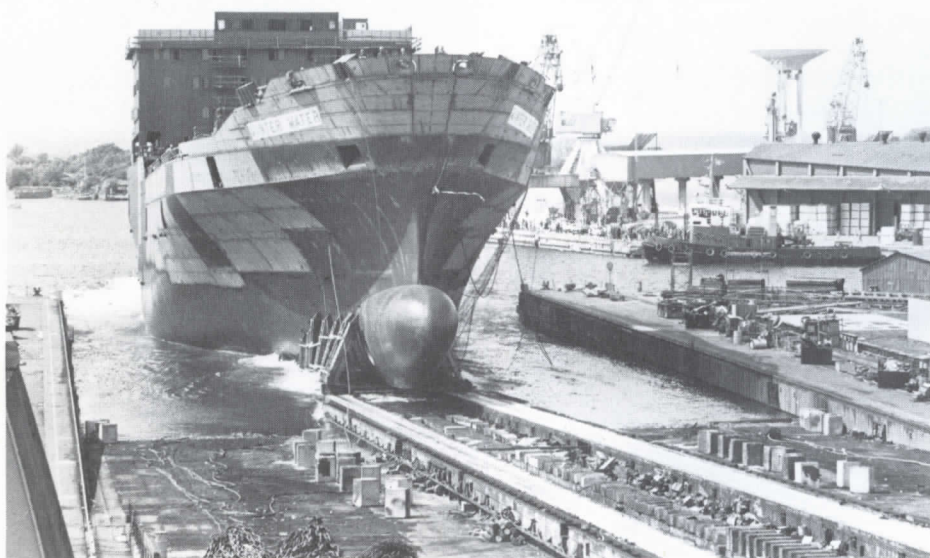
På Öresundsvarvet sjösattes den 9 juni Salénrederiernas kylfartyg Winter Water om 14.800 ton dödvikt och med 608.000 kubikfots lastkapacitet. Winter Water är det första i en ny generation om sex kylfartyg som Saléns beställt vid Götaverken. Av dessa byggs två vid Öresundsvarvet och fyra vid Arendalsvarvet, Göteborg.

Fartygen kommer att ge Saléns kyldivision ett kapacitetstillskott om sammanlagt 3,6 miljoner kubikfot.

Med Winter-serien introducerar Saléns en helt ny teknik för lastning och lossning. Nya typer av kranar samt mellandäck i fartygen ökar i hög grad

flexibiliteten när det gäller såväl pallat kylgods, bilar och containers som vanliga torrlaster. Mellan 8 och 12 pallar kommer att kunna hanteras åt gången. Hanteringstiderna kommer att minska avsevärt genom att godset aldrig behöver förflyttas horisontellt nere i lastrummen. Detta blir möjligt genom systemet med helt öppna mellandäck. Marknadsföringen av de nya fartygen pågår och stort intresse har visats världen över för deras unika utformning.

I slutet av året sätts Winter Water i trafik och under 1979 kommer ytterligare fyra av fartygen att levereras.



Winter Water sjösattes på traditionellt vis vid Öresundsvarvet.

M/S Winter Water launched

On June 9th, 1978, the Öresund Shipyard at Landskrona launched the reefer ship Winter Water of 14,800 tons deadweight, the first in the new generation of six ships with a capacity of 608,000 cubic feet each, ordered by Salén at Götaverken.

Altogether, the new ships will add another 3,6 million cubic feet of capacity to the Salén reefer fleet, which today comprises about one third of the world reefer fleet. The Winter Water will be delivered late this year.

Commenting on the new ships in connection with the name giving ceremony of Winter Water, managing director Sture Ödner said that with the Winter ships, Salén is introducing a new technique for loading and discharging. They will increase the flexibility of the operations considerably for all kinds of palletized goods automobiles, containers as well as common dry cargoes. With the new technique the time needed for cargo handling operations will be decreased considerably.

The Winter Water was named by Mrs Vivian Milstein, wife of Mr Seymour Milstein, Managing Director of United Brands.

Utbildning för Winter-båtarna

Rederiets utbildningsavdelning planerar och genomför nu i samråd med personal från rederiet och varven information och träning av sjöpersonal till Winter-båtarna.

Del av en besättning deltar i arbetet vid varv under större delen av byggnadstiden och andra i samband med uppstartning av olika system och vid olika provningar. En viktig del utgör en koncentrerad varvskurs som pågår 1—2 veckor. Eftersom viss teknik är ny för fartygstypen arrangeras också specialkurser med olika fackinriktning, bl a i kylautomatik, kylmaskineri, lastlucksystem, framdrivningsmaskineri med bogpropeller, hydraulkranar m m. En nyhet är kursen för nautiker i användande av en elektronisk kalkylator för programtillämpning inom trim- och stabilitetsberäkning, navigering, lasthantering, squatberäkning, bunker- och lastberäkning m m. Det är en tvådagarskurs och genomföres i samband med varvskurs.

Flertalet av kurserna kommer att upprepas.

Personnytt

DAGAB

Från den 1 januari i år har DAGAB:s grossistdivision en särskild divisionsledning med Raoul Hasselgren som chef. Divisionens organisation har byggts upp i tre etapper och har fullt genomförd följande utseende från den 1 augusti:

Centrala sektioner

Marknadssektion: chef Paul Hansen
Driftsektion: chef Holger Berndtsson
Adm. sektion: chef Bengt Eklöv
SVH, snabbgross: chef Ingvar Stjernfeldt

Resultatenheter

DAGAB Syd: chef Bengt Fritz
DAGAB Mellansverige: chef Rune Fredemo
DAGAB Väst: chef Ulf Henriksson
DAGAB Special: chef Ragnar Asp



Raoul Hasselgren

Bilspedition AB

Vid bolagsstämma med Bilspedition AB utsågs till ny styrelseledamot Christer Salén. Saléninvest hade vid senaste årsskifte aktier i Bilspedition till ett bokfört värde av 9,9 mkr.

Tor Line

Den 1 juni tillträdde Kenneth Molin platsen som Tor Lines passagerarchef för Skandinavien. Molin har varit verksam i Tor Line sedan 1972. Han Pietersen, Amsterdam, är passagerarchef för Kontinenten och England.

Dödsfall

Sjökapten John A. Gustafsson avled den 24 juli 63 år gammal. Han blev ordinarie befälhavare i Rexbolaget 1953 och i Salénrederierna 1966. Hans sista båt var t/t Sea Swan.



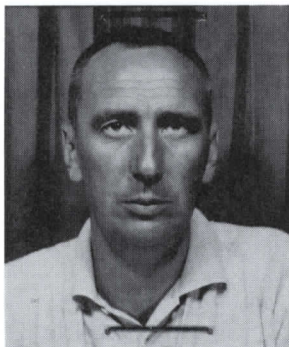
John Gustafsson

Förstemaskinist Jaan Kala avled den 16 juli, 52 år gammal. Han anställdes i rederiet 1963 och hans sista fartyg var m/s Segerö.



Jaan Kala

Båtsman Stig Josefsson avled den 22 maj, 45 år gammal. Han anställdes i rederiet 1970 och hans sista fartyg var Snow Flower.



Stig Josefsson

Pumpman Sven E. Mannström, Gamla Karleby, Finland, har avlidit 47 år gammal. Han hade varit i rederiets tjänst som pumpman i 12 år och var när dödsfallet inträffade i tjänst i t/t Sea Symphony.



Sven Mannström

Tor Line-kontor i Köpenhamn

Från den 1 augusti har Tor Line öppnat eget kontor i Köpenhamn för sin ro/ro-service. Chef för det nya kontoret är Finn Hammelsö, som sedan köpenhamnstrafikens start varit ansvarig för Tor Line-agenturen hos Schiött & Hochbrandt. Kontoret har följande adress etc:

Tor Line
Färgehavnsvej 20
Färgehavn Nord
2100 Köpenhamn Ö.
Telefon: 01/18 33 22
Telex: 15230

Tor Line office in Copenhagen

Tor Line opened its own office in Copenhagen on August 1, with Finn Hammelsö as manager. The address is Tor Line, Färgehavnsvej 20, Färgehavn Nord, 2100 Copenhagen Ö. The telephone number is 01/18 33 22 and the telex number is 15230.

Salén UK appointment

Philip R. Owen has been appointed to the board of Salén UK Ship Management Ltd. Since joining the company as operations manager in February 1975, Mr Owen has played an active part in the build-up of the Salén Group's UK operation. He has been largely responsible for the successful self-management programmes introduced on the Salén UK managed fleet.

Salén & Wicander, ett offensivt företag

Salén & Wicander bildades 1945 av Sven Salén och A.W. Wicander. I början arbetade man i huvudsak som ett agentbolag, men verksamheten utvecklades till att så småningom också omfatta flera egna produkter, framför allt inom den marina sektorn. Expansionen fortsatte under 60-talet med bl a Toyota-importen och i början av 70-talet med ytterligare två betydelsefulla engagemang, flygfrakt och oljeletning.

För att ge ökad tyngd åt de icke-marina delarna av verksamheten överfördes vid halvårsskiftet 1977 Salén Energy, Toyota Autoimport samt engagemanget i Cargolux från Salén & Wicander till Saléninvest. I samband därmed ägde VD-skifte rum. Göran Axell lämnade över rodret till Jan Lundberg, utsågs till ordförande och övergick till Saléninvests koncernledning.



Jan Lundberg

Ett år har nu gått sedan Salén & Wicander omorganiserades och det ger Salén-Nytt anledning att närmare belysa företagets nuvarande verksamhet. Vi inleder översikten med att ställa några frågor till Jan Lundberg och på de följande sidorna beskriver vi de olika företagen i gruppen och deras produkter.

Salén-Nytt: – Vilka är de viktigaste effekterna för "nya" Salén & Wicander av uppdelningen av gruppen?

Jan Lundberg: — Uppdelningen skapade möjligheter för den nya ledningen att koncentrera sig på ett mindre antal huvudaktiviteter, dels de egna marina produkterna och dels den livaktiga agenturrörelsen. Genom den krympta organisationen har vi också känt ett ökat behov att ifrågasätta vissa aktiviteter som tidigare varit av marginell betydelse.

Salén-Nytt: – Är LUF-systemet, som sedan 1973 utvecklats och marknadsförts av S&W Terminalsystem ett sådant exempel? Alldeles nyligen avyttrades hela detta projekt. Varför?

Jan Lundberg: — LUF-tekniken skapades ursprungligen för att rationalisera Tor Lines lasthantering men utvecklades sedan i vår regi till att bli ett avancerat transportsystem. Vi har sålt mindre utrustningspaket till Tor Line och Göteborgs Stuveri. I en gemensam utredning 1976 av Göteborgs Hamn och Göteborgs Stuveri byggde man upp hela lasthanteringssystemet i Skandiahamnen och den nya Älvsborgshamnen

i Göteborg kring vår LUF-utrustning. Om dessa intentioner hade fullföljts skulle denna första större operativa referensanläggning kunnat öppna en mycket stor världsmarknad.

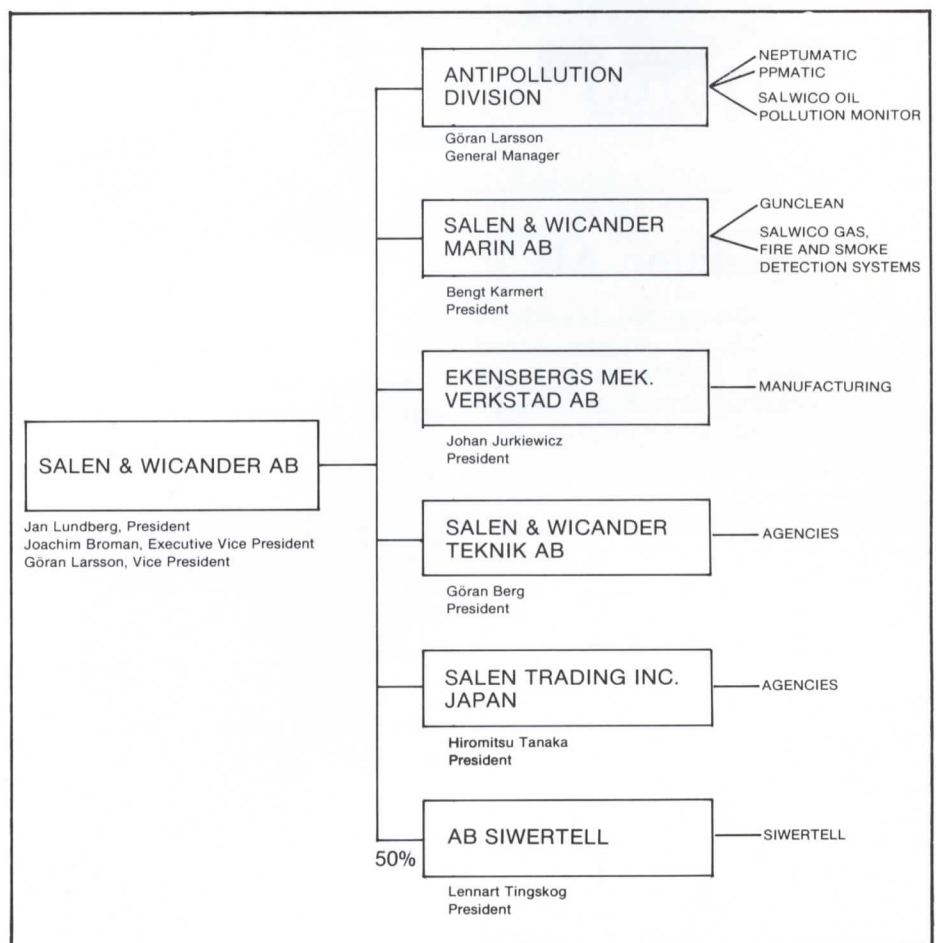
På grund av yttre omständigheter — bl a kraftigt vikande godsunderlag — har hela moderniseringen av Göteborgs hamn nu kraftigt försenats. Vi fann oss ofrivilligt stå vid ett vägskäl: antingen investera ytterligare egna pengar och tid i projektet eller söka samarbete. Bland flera seriösa intressenter valde vi slutligen Svenska Varv Development AB, som nu övertagit rättigheterna och kommer att integrera projektet i ett nybildat bolag för hamnutrustning och hamnsystem. Vi bedömer att Svenska Varv har unika möjligheter att sälja den första referensanläggningen. Salén & Wicanders framtida glädje blir royalty

på försäljningen av LUF-komponenterna.

Salén-Nytt: – Vilka är de övriga organisationsförändringarna?

Jan Lundberg: — Vi ägde sedan 1973 ett av dotterbolagen, Salén Vattenvård AB, tillsammans med en minoritetsintressent, Lars-Erik Bengtsson AB, som hade 30 % av aktierna. Salén Vattenvård tillverkade och sålde vattenreningsverk både för den marina marknaden och till industrin. Dessutom hade bolaget försäljningsagenturer för två produkter som utvecklats av S&W:s tekniska avdelning, oljehaltmätaren (SALWICO) och oljeseparatören (PPMatic). Fr o m 1/1 1978 har en uppdelning av företaget skett, innebärande att L-E Bengtsson övertar verksamheten för industrireningsverk medan vi samlar de marina miljövårdsprodukterna i en ny operativ enhet, miljövårdsdivisionen, i Salén & Wicander AB.

Jag vill också nämna avvecklingen av Salén Interdevelop AB (SIDAB), som hade beslutats och inletts redan i det "gamla" Salén & Wicander. Bakgrunden till SIDAB:s tillkomst var att skapa en självständig enhet för idé- och patentutveckling där de framtagna produkternas senare kommersialisering skulle drivas av andra bolag inom



gruppen. Satsningen blev mindre lyckad och flertalet av de inläggande projekten har nu avvecklats.

Salén-Nytt: – Salén & Wicander har traditionellt presterat goda resultatsiffror. Hur ser framtiden ut för den nya gruppen?

Jan Lundberg: — I den nya organisationen är vi mycket beroende av den marina marknaden och dess konjunkturförlopp. Men alla produkter har inte drabbats och hittills har vi trots varvs- och sjöfartskrisen lyckats bibehålla ett tillfredsställande resultat. För 1978 budgeterade vi ett resultat före skatt om endast 0,8 Mkr på en total omsättning av 109 Mkr. Efter rekonstruktionerna kan vi dock glädja oss åt en betydligt bättre prognos och idag pekar årsresultatet på 3,3 Mkr. Förbättringen utgörs till en del av extraordinära intäkter, men en stor del består av förbättringar i rörelsen.

För kommande år blir det av avgörande betydelse bli hur Gunclean-efterfrågan utvecklas men också hur vi lyckas attrahera och utveckla nya affärsidéer.

Salén & Wicander: advanced technology worldwide

The split-up of Salén & Wicander that occurred a year ago created possibilities for concentrating on marine products and on the vital agency operations. That's the view of Jan Lundberg, S&W's new managing director, expressed in an interview with Salén News.

The Luf (Lift Unit Frame) system developed by S&W has been sold to SwedYards Development Corp., which will integrate it in one of its companies responsible for port equipment and systems. Mr Lundberg also notes the formation of an Antipollution Division in which all of the marine environmental protection products sold by S&W have been grouped.

With reference to the group's traditionally good earnings, Mr Lundberg says that continued favorable development can be expected in the future. An important contributor will be the Gunclean system, a market leader in the field of equipment for tank cleaning. As a result of the new COW (Crude Oil Washing) technique, and the needs for retrofit installations demand has not been greatly affected by the present tanker crisis. The IMCO decision in February relating to the installation of COW equipment in all vessels of more than 40,000 dwt is of great value for the future sales of Gunclean, Mr Lundberg says.

He points out that Salén & Wicander is primarily a company for advanced technology and emphasizes that it is an aggressive company within its present fields: technical marine products and agency representations. In the future, efforts may be devoted to other fields as well.



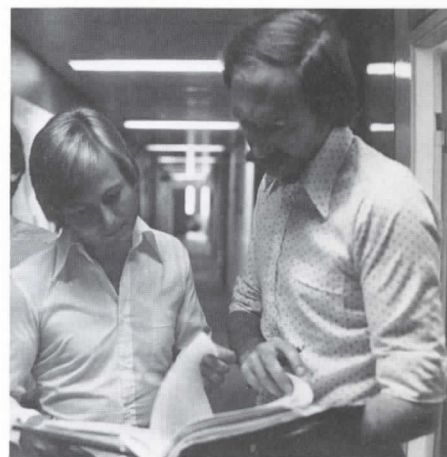
Salén & Wicanders ledning: fr v Göran Larsson, vVD, Jan Lundberg, VD och Joachim Broman l:e vVD.

Salén-Nytt: – Guncleans framgångar är ju omvittnade och Gunclean är idag den tyngsta enskilda verksamheten i den nya Salén & Wicander-gruppen. Står och faller ni med denna produkt?

Jan Lundberg: — Självklart har vi fortfarande mycket stor glädje av Guncleans kontinuerligt fina resultat. Världsmarknadsandelen är ca 40 % av alla fasta installationer och Gunclean, som var pionjär på området 1966, är fortfarande marknadsledande. Totalmarknaden på nybyggnadssidan har dock av uppenbara skäl försämrats under de senare åren. Genom den nya Crude Oil Washing-tekniken (COW) har dock efterfrågan kunnat hållas uppe på retrofitsidan, dvs installation ombord på existerande fartyg. Vi har således ej drabbats av de allvarliga störningar som många andra leverantörer av fartygsutrustning fått erfara.



Bolagsjuristen Torsten Frisk och sekreterare Rosemarie Adefjäll.



Adm. chefen Jan Pettersson och Curt Blomqvist, redovisning/data.

En mycket positiv händelse för Gunclean-produkterna var IMCO-beslutet i London i februari 1978 (se artikel i förra Salén-Nytt). En avsevärd del av det seglande tanktonnaget över 40.000 tdw blir härigenom av lagstiftningsskäl nödsakade att installera fullgod COW-utrustning, vilket torde innebära några års hektisk men välkommen aktivitet för Gunclean.

Salén-Nytt: – Ambitionen att se på nya idéer och projekt inför framtiden har alltid kännetecknat Salén & Wicander. Finns den ambitionen kvar i den nya organisationen?

Jan Lundberg: — Det skall erkännas, att under vårt första år har vi mer ägnat oss åt gruppens konsolidering och de därav föranledda rekonstruktionsåtgärderna än åt nyutvecklingsarbetet. När nu denna första fas är avslutad, prioriterar vi åter den offensiva utvecklingen.

Forts. nästa sida

Vi kommer dock även under den närmaste framtiden att försöka hålla oss inom våra två beprövade ramar: tillverkning och internationell försäljning av marintekniska produkter respektive importagenturer för kvalificerad teknisk utrustning. Särskilt på marknadssidan vill vi öka vårt engagemang på vissa områden, t ex USA och Sovjet/Östeuropa, där vi redan har goda plattformar att växa från. Ett självklart intresse är förstås att leta efter och utveckla nya produktidéer för den marina sidan. En väsentlig del av detta arbete hoppas vi i framtiden kunna få hjälp med av det nybildade Salén Technologies AB. Agentursidan har en god utvecklingspotential och vi kommer därför att aktivera vårt sökande utomlands efter nya produkter.



Speditionschef Carl-Axel Fahlgren och ekonomischef Anders Björkman, Solna-bolaget.

Det kanske mest spännande framtidsarbetet för oss är vårt sökande och utvärderande av bolag med färdiga produkter men med behov av stöd på marknads-, finans- eller management-sidan, vilka kan bli nya bärkraftiga enheter i Salén & Wicander.

Salén-Nytt: – Till sist en annan sorts fråga: vem var Wicander?

Jan Lundberg: — August W. Wicander (av vännerna kallad Pippi Wicander) var VD fram till 1955, då han efterträddes av Göran Axell i samband med att bolaget också blev ett helägt Salén-bolag. Namnet Wicander associeras av många med korkgruppen med samma namn. "Vår" Wicander är inte samma man utan en kusin till grundaren av Wicanders Korkfabriker.

Salén & Wicander AB och
Salén & Wicander Teknik AB
har numera följande ändrade adress:
Vretenvägen 4
Solna
Postadress:
Box 1122
171 22 Solna

Nya krav ger nya möjligheter för S&W

I februari hölls i London en IMCO-konferens betr. tankfartygs säkerhet och miljöskydd. Konferensen var resultatet av president Carters begäran 1977 att IMCO skulle ta ett krafttag för att minska miljöskadorna genom tankfartygsolyckor. De tunga inslagen i konferensen var kraven på segregerad ballast och inertgas på alla tankfartyg över en viss storlek, utökad inspektionsverksamhet m m.

Konferensen resulterade sammanfattningsvis i följande nya eller ändrade krav:

- Segregerad ballast (SBT) eller COW på alla existerande tankfartyg över 40.000 tdw och SBT plus COW på nya tankfartyg över 20.000 tdw. På nya fartyg krävs dessutom att den segregerade ballasten placeras så att visst minimiskydd av botten och fartygssidorna uppnås.
- Inertgas på alla nya tankfartyg över 20.000 tdw och existerande fartyg över 40.000 tdw. Inertgas fordras dessutom oavsett fartygsstorlek på alla fartyg som har spolmaskiner med mer än 60 m³/h kapacitet.
- Dubbla radaranläggningar på alla fartyg över 10.000 bruttoton och ett definierat program betr. framtida krav på kollisionssvarningsradar.
- Förbättrad nödstyrningsinstallation på alla tankfartyg över 10.000 bruttoton.
- Utökad inspektionsverksamhet i hamnar och kortare inspektionsintervall för tankfartyg med över 10 års ålder.

Chans för Gunclean

Konferensresultatet öppnar nya marknadsmöjligheter för S&W-gruppen. Råoljespolning (COW) kommer med all sannolikhet att bli standard på alla de tankfartyg som ligger över de berörda storleksgränserna, eftersom COW i de allra flesta sammanhang är ett mindre kostsamt alternativ än SBT. Råoljespolning får endast utföras med fast monterade spolkanoner som uppfyller vissa tekniska krav. Råoljespolning (och inertgas) kommer därigenom att fordras på ett mycket stort antal tankfartyg i storleksklasser som tidigare ej ansetts lämpliga för denna teknik. Om utvecklingen följer förväntningarna betr. ikraftsättandet av

de nya bestämmelserna bör därför inom de närmaste åren en väsentlig marknadsvolym finnas inom räckhåll för Gunclean.

Oljehaltmätare fordras på alla tankfartyg över 150 bruttoton genom 1973 års MARPOL-konvention.

På ett komplicerat och tidskrävande ratificeringsförfarande har konventionen dock ännu inte trätt i kraft och kommer sannolikt att försenas ytterligare några år. Behovet av oljehaltmätare kommer dock att öka snabbare genom att detta instrument krävs som en del av en komplett råoljespolningsinstallation.

Salwico oljehaltmätare, som är först i världen med ett godkännande enligt IMCO-specifikationen för såväl råoljor, svarta och vita produkter och länsvatten som "clean ballast", borde här äntligen finna den marknad för vilken den utvecklats.

Tillsammans med kravet på inertgas är angivet att detta skall tillämpas med "closed ullage" vilket borde göra fast gasmätarinstallation, t ex av typ Salwico Sampling, nödvändig.

Bestämmelserna enligt IMCO:s krav innebär också att alla fartyg skall vara utrustade med länsvattenseparatorer som är godkända enligt en ny prestandaspecifikation. De flesta fartyg i världen kommer därigenom att behöva installation av en ny separator eller modernisering av en befintlig. S&W:s PPMatic, som är certifierad till den nya IMCO-specifikationen för 15 ppm separatorer/filter borde kunna vara med och ta sin del av den stora potentiella marknad som de nya reglerna skapar.

Kraven på reningsverk på fartyg är något mindre stränga, i synnerhet för existerande fartyg, men olika regionala bestämmelser, bl a för Östersjön och amerikanska farvatten, ställer sådana krav att framsynta redare i allt större omfattning redan nu installerar reningsverk. S&W:s Neptuneomatic, också det med IMCO-godkännande, är här ett fast etablerat alternativ som visat sig alltmer konkurrenskraftigt, i synnerhet då det gäller större anläggningar på färjor och passagerarfartyg.

Det synes alltså föreligga goda möjligheter för S&W:s produkter inom dessa områden.

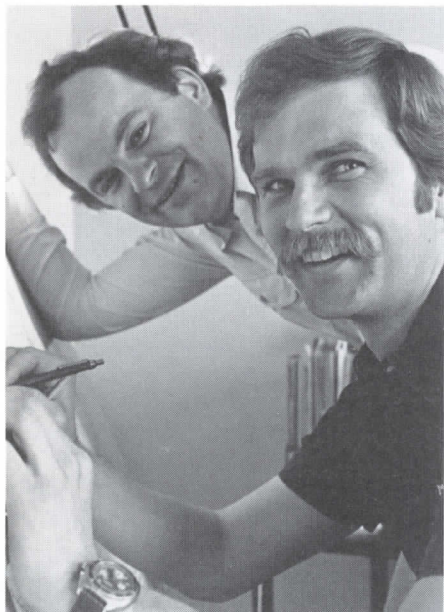
Salén & Wicanders miljövårdsdivision

I samband med rekonstruktionen av Salén Vattenvård AB sammanslogs den marina delen av detta bolag med delar av S&W tekniska avdelning till att fr o m 1 januari 1978 bilda S&W miljövårdsdivision (S&W Antipollution Division).

Miljövårdsdivisionen — som nu arbetar uteslutande på den marina marknaden — är uppbyggd kring tre egna produkter och en agentur:

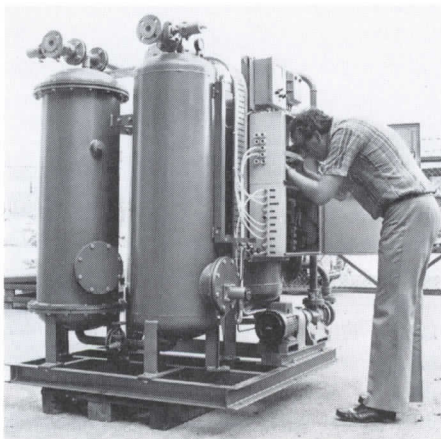
- **NEPTUMATIC reningsverk** är en kompakt, automatisk enhet för avancerad trestegsrening av avlopps- och spillvattnet hos fartyg med upp till 2.000 personer ombord.
- **SALWICO oljehaltmätare** mäter oljehalten i vatten som pumpas överbord från framför allt tankfartyg och kan med en mikrodator som tillägsutrustning kontinuerligt registrera utsläppet i antal liter olja per nautisk mil enligt IMCO-konventionen.
- **PPMatic oljeseparator** reducerar oljehalten i länsvattnet till mindre än 15 ppm (parts per million) genom en helautomatisk process där filtermaterialet aldrig behöver förnyas.
- **GOLAR förbränningsugn** säljs i Sverige och Sovjet i agentur för det norska företaget Irgens-Larsen. Ugnarna åstadkommer en effektiv och avgasren förbränning av fartygets fasta och flytande avfall, t ex slammet från ett reningsverk.

Organisatoriskt är divisionen knuten direkt till S&W och Göran Larsson, vVD i S&W, är samtidigt dess chef.



Björn Carlberg t v och Hans Larsson, försäljningsingenjör, vid ritbordet.

Produktions- och utvecklingschef är Björn Carlberg medan försäljningssidan leds av Göran Bengtsson. Eftersom ca 75 % av verksamheten berör östeuropeiska ryska varv eller redare har divisionen ett nära samarbete med Bill Åhgren, som leder S&W:s centrala östaktiviteter.



Sista översyn av en leveransklar oljeseparator.

Stark ökning 1978

Budget och orderstock för leverans 1978 pekar på en stark omsättningsökning. 1977 års totala fakturering för de egna produkterna (8,7 Mkr) väntas öka med nästan 60 % till 13,6 Mkr 1978.

Av de större kontrakt kan bl a noteras reningsverk för samtliga Polish Steamships 22 nybyggen i England. Från Sovjet finns en order på 30 oljehaltmätare för installation på nybyggen vid ryska varv. 1 april i år tecknades också den första ordern på GOLAR-ugnar till Sovjet, totalt 20 st för leverans 1978 till ett värde av 3,2 Mkr.

Behovet av miljövårdsutrustning för fartyg är styrt av internationella överenskommelser och av de nationella myndigheternas mer eller mindre stränga krav och kontroll på efterlevnad. Avgörande argument i försäljningsarbetet är därför godkännandecertifikat. Här har ett mycket tidskrävande arbete lagts ned på varje produkt under de senaste åren vilket resulterat i s k "IMCO-godkännanden", US Coast Guard's och Svenska Sjöfartsverkets godkännanden samt certifikat från de större klassificeringssällskapen.

Efterfrågan förväntas öka starkt även under de närmaste åren främst tack vare retrofitbehoven samtidigt som givetvis flera konkurrenter etablerar sig på denna växande totalmarknad. S&W

miljövårdsdivision räknar med att bibehålla och utöka sina marknadsandelar i öst och trots hård priskonkurrens från tekniskt mindre sofistikerade konkurrenter även kunna räkna med bra bidrag från försäljningen i väst.

S&W Antipollution Division

S&W's Antipollution Division has been built up around three of the company's own products and one for which it is an agent:

1. Neptumatic sewage and waste water treatment plants for the purification of sewage and waste from ships carrying up to 2,000 passengers.
2. Salwico oil pollution monitor for the measurement of the oil content in water pumped overboard from primarily tankers.
3. PPMatic oil separators, which reduce the oil content in bilge water to less than 15 parts per million.
4. Golar incinerators, which provide effective, emission-free incineration of solid and liquid waste aboard ship.

The division has experienced a quick growth. Major contracts include Neptumatic plants for all of Polish Steamship's 22 newbuildings in England. Thirty oil pollution monitors, for newbuildings in Russian shipyards, have been ordered in the Soviet Union. Twenty Golar incinerators will also be delivered to the same Soviet customer during 1978.

Demand for the Division's products is expected to rise during the next few years. The Division expects to maintain its already substantial market share in the East European countries and will endeavour to improve its position in Western Europe.



Göran Larsson t v och Göran Bengtsson diskuterar marknadsuppläggning.

Snilleblix från Salén-kapten blev S&W:s best seller

Salén & Wicander Marin AB i Göteborg har det totala ansvaret för utveckling, produktion och marknadsföring av Gunclean- och Salwico-produkterna. Chef för S&W Marin är Bengt Karmert, som närmast under sig har Jan-Åke Lindstedt och Sven-Olof Palmqvist, chefer för Gunclean- resp. Salwicoavdelningarna.

Vi redogör på denna och nästa sida för dessa produkter och inleder med Gunclean.

Idén med fasta rengöringskanoner med hög kapacitet föddes under mitten av sextioalet och pappa till tankegångarna var dåvarande befälhavaren hos Saléns, kapten K-G Ajnefors.

Tidigare hade fartygen rengjorts med små, på slangar monterade "vattensnurrar". Idag rengörs fartygen till viss del med havsvatten, men numera blir spolning med själva lasten, sk "crude oil washing", allt vanligare. Ett IMCO-beslut ålägger redarna att göra detta från och med 1981 (se särskild artikel).

Sedan en Gunclean-prototyp framtagits och befunnits motsvara förväntningarna, inleddes försäljning gradvis 1967. Detta skedde från Göteborg av ett litet team entusiaster under ledning av en annan sjökapten, Göran Bergkvist. Försäljningen tog rejäl fart efter erhållande av en större order från Shell för hela deras flotta av större tankfartyg.

Efter en tillfällig svacka kring 1970 ökade försäljningen av Gunclean åter snabbt och nådde en topp under de "gyllene" åren 1973-74-75. 1975 och 1976 omsattes ca 32 miljoner kronor varje år.

Marknadsföring och försäljning sker, förutom givetvis med omfattande egna insatser, också genom ett världsomspännande agentnät med täckning i

varje land med maritim verksamhet. Dessa agenter representerar oftast även annan marin utrustning, varför ett brett register av nödvändiga kontakter och säljkanaler kan upprätthållas och ny-skapas.

Gunclean "skräddarsys"

Gunclean monteras genom tankfartygsdäcket. Den programmeras och styrs av drivaggregat, fasta eller bärbara, vilka monteras på kanondelen ovan däck. Med hjälp av drivaggregatet kan kanonens spolrör antingen genomföra ett förinställt rengöringsprogram eller rengöra speciella ytor och vrår i tankarna där extra omsorg krävs.

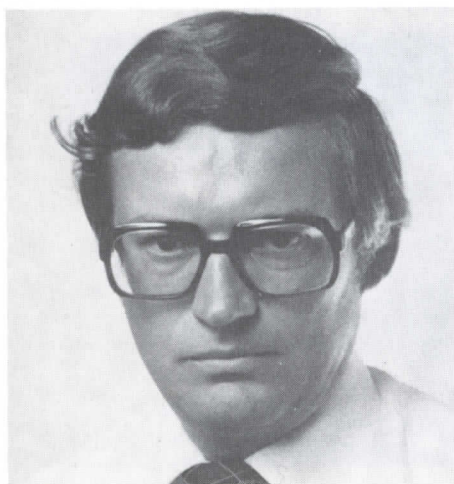
Kanonerna "skräddarsys" för varje fartyg — en nödvändighet eftersom få fartyg har identiska tankkonstruktioner.

Gunclean — a best seller

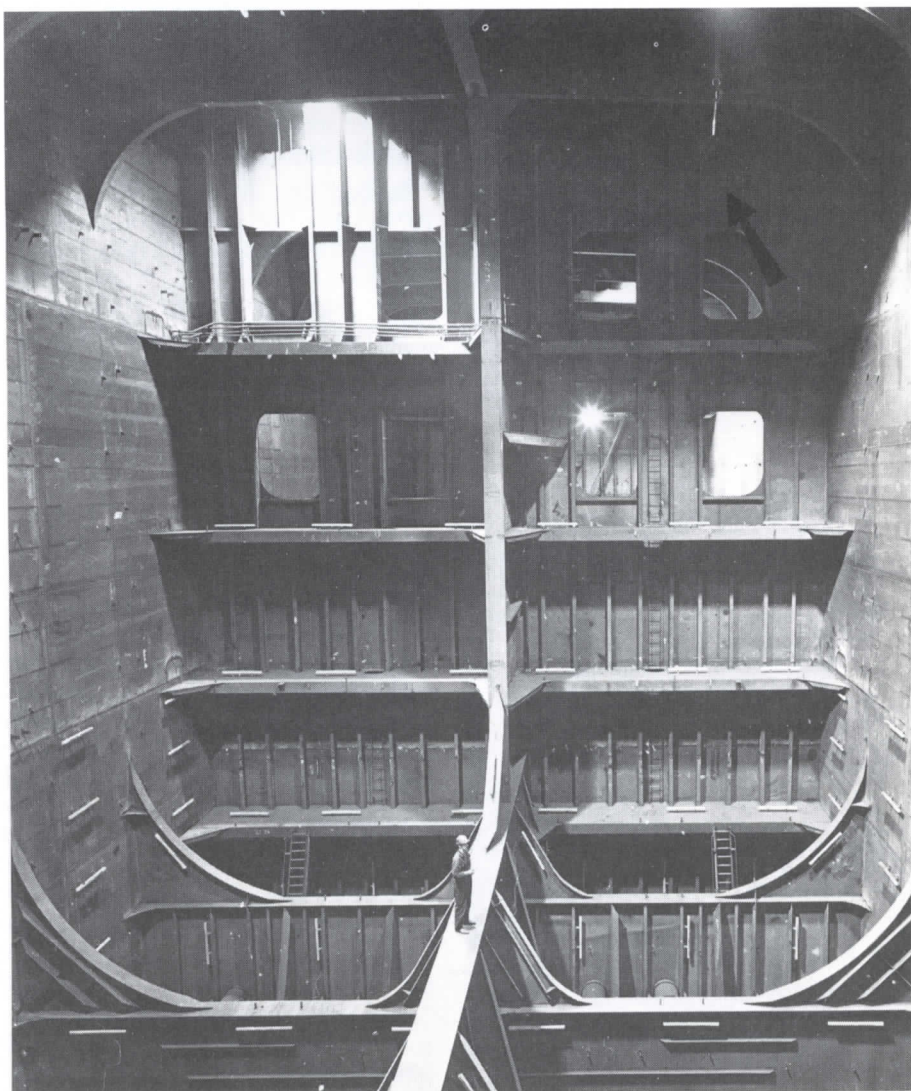
The basic idea for the Gunclean tank cleaning system was conceived by a Salén master of a tanker ship. Earlier, tankers had been cleaned with small "water pinwheels" but the new Gunclean concept meant fixed installed single nozzle guns with separate driving units. The next generation of equipment was designed for crude oil washing, utilizing the tanker's own cargo. This technique was pioneered by Gunclean in 1967 and will be prevailing in the future as a result of its economies and of a decision by IMCO which in practice stipulates this procedure from the beginning of 1981 for most tankers.

Sales of Gunclean got underway in 1967 and the system has now been installed in more than 600 ships. Today, the main part of the sales volume comes from equipment to be installed in existing vessels, which has given Gunclean new opportunities in the world market.

Gunclean-produkterna är robust utformade, anpassade till sjöfartens krav på omild behandling, samt gjorda i material som motstår angrepp från saltluft, kraftig överspolning och icke minst den besvärliga tankatmosfären, skapad av råolja och nitrosa gaser.



Jan-Åke Lindstedt



Ett av de väldiga lastrummen i en 350.000-tonnare. Längst uppe till höger under tanktaket ses Gunclean-kanonen.



Salwico — specialister på brand- och gaslarm

Under sin snart 20-åriga verksamhet har Salwico utvecklats till att kunna erbjuda ett komplett program för gasmätning och kompletta pakettlösningar med brandlarm och brandsläckningssystem.

En första milstolpe var 60-talets tillväxt av ro/ro- och tankertonnage, som gav en stor marknad för gasvarnare för bildäck och pumptrum samt brandlarm för obemannat maskinrum.

En andra utvecklingsfas ägde rum i början av 70-talet när gasvarnarna utvecklades till att omfatta gasmätning i tankfartygens lasttankar.

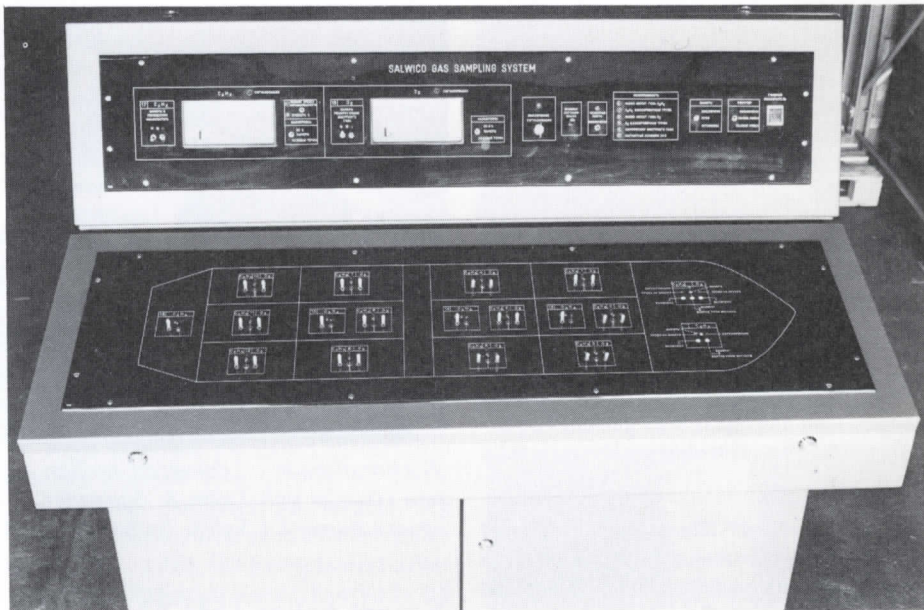
Gas Sampling-systemet (gasmätning i lasttankar) har hittills haft en svag marknad på grund av sjöfartskrisen. Men detta till trots har ett 25-tal installationer gjorts, mestadels för ryska nybyggen. Framtida marknader kan bli den existerande tankerflottan (den nya IMCO-koden föreskriver mätning av syrehalten i lasttankar) och ro/ro-tonnaget, där kravet på gasvarningssystem ökar.

Salwico brandlarm i 1000 maskinrum

Brandlarmsystemet är ett av de mest sålda inom den marina marknaden. Hittills har mer än 1000 maskinrum försetts med Salwico. Fortfarande ökar shipping-marknaden tack vare att Salwico har en dominerande marknadsställning i starka nybyggnadsländer som Finland och Sydkorea samt öststaterna (Sovjet, Polen och Jugoslavien). Den stora utvecklingsmöjligheten finns på industrisidan, där Salwico just startat på den skandinaviska marknaden.



Sven-Olof Palmqvist



Kontrollpanel till Salwicos nya gasvarnarsystem, Gas Sampling.

Framför allt efterfrågas pakettlösningar med tidig varning och samtidig släckning med halongas. Sådana system installeras i datorrum och punktviss över särskilt värdefulla objekt, t ex dyrbara maskiner. Dessa system kommer med all säkerhet även inom sjöfarten.

Brandvarnare för villor

I produktprogrammet finns även en optisk hembrandvarnare, Serök, för användning i villor, båtar och husvagnar. Den är batteridrivna och kräver ingen kabelinstallation.

En expansiv marknad är gasvarnare för låga halter (ppm) av explosiva och giftiga gaser. Marknaden ökar i takt med de ökade skyddskraven och sänkta gränsvärdena på farliga gaskoncentrationer.

Elektroniklarm är en produkt som seglar i stark medvind på alla marknader och Salwico hyser därför en stark

framtidstro. Produktprogrammet är dessutom koncentrerat på två produkter, Brand- och Gaslarm, vilket gör att stor vikt har lagts vid utveckling, försäljning och "after-sales-service".



Bengt Karmert, chef för S&W Marin AB.

Salwico — specialists in fire and gas alarm systems

Products being offered by Salwico include a complete line of gas detection devices and integrated package approaches to fire alarm and extinguishing systems.

The company's fire alarm system has up to now been installed in the engine rooms of about 1,000 vessels but the big market for fire alarm equipment is in the industrial sector. A total of 25 installations, primarily aboard Russian vessels,

have been made by the company's latest generation of gas detection equipment, the Gas Sampling System. The market for gas detection systems is growing parallel with the rise in safety requirements which means lower ceilings for permissible concentrations of dangerous gases. There is a strong interest in electronic alarms, notably for fire and gases, and Salwico sees a bright future for these products.

Salén & Wicander — framgångsrika i Öst

S&W-gruppen röner nya framgångar inom östblocket, såväl tekniskt som kommersiellt. Att sälja till öststatsländerna är dock svårt. Marknadsföringsproceduren är lång med många instanser involverade innan pennan kan sättas till papperet och ett kontrakt vederbörligen undertecknas.

Våra representanter har i regel att förhandla med välutbildade och skickliga tekniker och affärsmän i öststaterna. Deras noggrannhet gör att förhandlingarna ibland kan dra ut på tiden. Å andra sidan blir belöningen oftast lojalitet och uppriktigt vänskap.

Försäljningsarbetet, framförallt i Sovjet, kan exemplifieras genom följande citat från Göteborgs-Posten från mars i år:

"Ingenstans är det svårare att göra affärer än i Östeuropa. Hade vi lika skickliga marknadsförare i Västeuropa skulle Sverige inte ha några exportproblem idag."

Inom Salén & Wicanders centrala marknadsavdelning koordineras gruppens försäljningsaktiviteter på Sovjet och Östeuropa. Konkret innebär detta bl a ett omfattande utställningsdeltagande och arrangerandet av symposier och delegationsresor.

"Öststatsgänget" hos Salén & Wicander består förutom Bill Åhgren som central koordinator och ansvarig för de personliga relationskontakterna, av Göran Bengtsson, försäljningschef för S&W:s miljövårdsdivision, Hans-Göran Eriksson, SWM, huvudförhandlare i frågor rörande brandskydd och explosionsskydd, samt Karl-Gunnar Lewerth, SWM, ansvarig för Gunclean-försäljningen.

Fotfäste i Öst

Med sin kombination av paraply- och specialkunnande har "Öststatsgänget" lyckats få ett mycket gott fotfäste i öst och framför allt i Sovjet en plattform som på längre sikt med all sannolikhet kommer att ge god utdelning.

En annan gren av verksamheten är Salén & Wicanders medverkan i det bilaterala tekniskt-vetenskapliga samarbetet mellan Sovjet och Sverige inom det skeppstekniska området. Salén & Wicanders breda bas av tekniskt och kommersiellt kunnande, i synnerhet inom det marina miljöskyddsområdet, har här varit en stor tillgång och har lett till ett ömsesidigt givande utbyte.



Förhandlingar i Leningrad mellan representanter för ministeriet för skeppsbyggnad i Sovjet och Salén & Wicander. Tv ses Bill Åhgren och Börje Stenström, den senare numera i Salén Technologies AB.

Sovjet följer IMCO

Till skillnad från många andra stora sjöfartsländer har Sovjet gått in för att målmedvetet följa de nya IMCO-bestämmelserna med deras olika tillägg. Upphandlingen av fartygsutrustning äger därför rum inte enbart mot kriterierna godkännandecertifikat och pris. Driftsäkerhet, service och kanske främst en etablerad leverantör är lika viktiga argument vid marknadsföringen av dessa produkter i Sovjet.

Sedan föregående artikel i Salén-Nytt (nr 6/1977) har nya kontrakt tecknats enbart till Sovjet till ett värde av mer än 4 Mkr. Till dessa 4 Mkr kommer leveranserna till ryska fartyg som byggs i utlandet — Jugoslavien, Bulgarien, Österrike, Polen och Finland — med ca 3 Mkr, dvs för första halvåret en orderingång för S&W-gruppen till Sovjet på mer än 7,5 Mkr.

Specialization pays off in Eastern Europe

The success of the Salén & Wicander Group in the Eastern European countries is based on the experience of its specialists who have marketed the group's products in these countries for many years.

The man responsible for S&W's operation in Eastern Europe is Bill Åhgren. S&W also participates in the bilateral scientific cooperation

between the Soviet Union and Sweden in the field of shipbuilding technology. In contrast to many other countries with large merchant fleets, the Russians have chosen to implement the IMCO regulations as early as possible. For them, operating reliability, service and a reliable supplier are important prerequisites in the purchase of marine products.

Opportunities for S&W

Decisions reached at the IMCO Conference in London in February open up new marketing opportunities for S&W.

The COW (Crude Oil Washing) system is likely to become the standard for all vessels over specified sizes. Since such washing will be permitted only with stationary single-nozzle "guns", Gunclean will obviously have new market opportunities. To various extents this also applies to a number of such other S&W products as the oil pollution monitor which will be required on all tankers over 150 gross tons.

Salwico's oil pollution monitor, the first in the world to be approved as meeting IMCO requirements, should now find the market for which it was originally developed.

PPMatic bilgewater separators and Neptumatic waste water treatment plants are among the products benefitting from earlier decisions of IMCO and national authorities concerned with marine antipollution.

Ekensbergs Mekaniska — en lönsam verkstad

Ekensbergs Mekaniska Verkstad har under åren inte så sällan förväxlat med Ekensbergs Varv. Fortfarande tror många att den mekaniska verkstaden i Hägersten är detsamma som varvet, men så är alltså inte fallet och Ekensbergs Varv är dessutom nu ett minne blott — om dess slutliga öde rapporterades i förra numret av Salén-Nytt.

Varvet är alltså nedlagt, en tidig konsekvens av svackan i varvskonjunkturen, men Ekensbergs Mekaniska, som föddes ur industriavdelningen vid Ekensbergs Varv, lever vidare. Företaget, som ingår i Salén & Wicander-koncernen, har funnit en egen profil inom verkstadsindustrin, har god sysselsättning och lönsamhet och en stabil stab av kompetenta medarbetare på kontor och verkstadsgolv.

Till karaktären är EMV en smidesverkstad inriktad på legoarbeten med blandad tillverkning av plåt-, svets- och maskinarbeten. Investeringar har gjorts i nya moderna bearbetningsmaskiner.



Johan Jurkiewicz, VD för EMV

Nyanställningar

EMV sysselsätter idag ca 50 man i verkstaden men vid normala konjunkturen med full sysselsättning bör ca 60 man ha arbete där. Övrig personal, verkmästare och tjänstemän, uppgår till 16 personer. Arbetstillgången var mindre god under de första 5 månaderna 1978 men är nu på uppgång och EMV har därför börjat nyanställa folk.

Omsättningen utgörs till 30 % av externa arbeten och till 70 % av S&W-produkterna Gunclean, marina reningsverk, oljeseparatorer och oljehaltmätare. Som exempel på några intressanta externa arbeten som utförts på EMV kan nämnas obeliscen på Sergels torg som tillverkades och monterades under åren 1973—1974. Ett komplicerat arbete är 5 st. Sudor-pressar tillverkade till MoDoMekan och avsedda för massa-industrin. Pressarna tillverkades helt i rostfritt, syrafast material och vägde 12 ton/st.

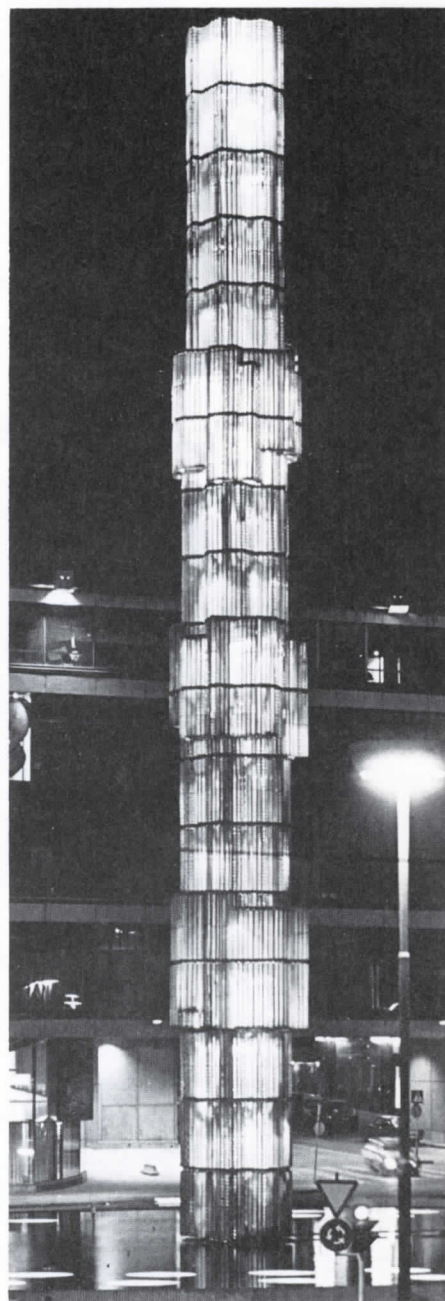
För Atlas Copco har EMV tillverkat flera borrhiggar för tunnel- och bergborrning. Två riggar är under tillverkning och skall levereras under andra halvåret 78. En mycket intressant produkt är stora timmergafflar, varav ett flertal tillverkats för Tornborg & Lundberg AB.



Timmergaffel tillverkad av EMV.

EMV — a profitable operation

The business of Ekensbergs Mek. Verkstad (EMV), which is owned by Salén & Wicander, is primarily the production of the Gunclean system, and the products of the Antipollution Division. However, part of EMV's activities is devoted also to external subcontracting. Some years ago the company produced the monumental glass sculpture which now adorns Sergels Torg in Stockholm. For Atlas Copco, EMV has produced a number of drill rigs used in drilling tunnels and mines, and the company has also manufactured advanced equipment used in the Swedish forest industry.



Obeliscen på Sergels torg, ett av EMV:s många kvalificerade arbeten.

Salén & Wicander Teknik AB — nytt namn med gamla traditioner

När Salén & Wicander för några år sedan omorganiserades samlades det mesta av agenturverksamheten i ett eget bolag, som då fick namnet Salén & Wicander Teknikimport AB. Tanken bakom namnet var att klart deklarerat verksamheten — att marknadsföra utomlands producerade varor av teknologiskt högtstående kvalitet. Exempel härpå är agenturer för Rolls Royce flygmotorer — sedan 30 år, Vertol, Kawasaki och MBB-helikoptrarna, aggregat, Fenwal termostater, Rubery Owen-Rockwell traileraxlar, DRUM pumpar och kompressorer, Brinal svetsmaterial och AES svetslättningsmedel.

Sedan en tid ingår försäljning av en del varor på andra marknader än den svenska. Namnet har därför anpassats till att täcka även exportaktiviteter genom att det kortas ner till Salén &



Göran Berg, VD i Salén & Wicander Teknik AB.

Wicander Teknik AB, som ju dessutom är lättare att både skriva och uttala.

Här beskrivs några av de produkter som S&W Teknik marknadsför.

Salén & Wicander Teknik

This company markets — mainly in Sweden but also abroad — a number of such high quality products as Rolls Royce airplane engines, Boeing-Vertol, Kawasaki and MBB helicopters, Plath radio direction finders, Fenwal thermostats, Rubery Owen-Rockwell trailer axles, DRUM pumps and compressors, Brinal welding material and AES lightweight welders.

The company recently sold a BO 105 helicopter manufactured by Messerschmidt-Bölkow-Blohm of West Germany to the Norwegian authorities for use in rescue operations. S&W now hopes that the Swedish authorities will appreciate the value of this new type of service and consider the same kind of helicopter for similar purposes in Sweden.

S&W Teknik foresees good growth potentials for most of the products marketed by the company.

Helikopterambulans till Norge



Det är en helikopter av den här typen som normmännen hyrt genom S&W Teknik AB. Fr o m 1 juni är den i trafik.

I Norge har man beslutat att på försök inrätta en helikoptertjänst för att hjälpa till vid olycksfall. Man har beställt en tvåmotorig helikopter av typ BO 105 från tyska Messerschmidt-Bölkow-Blohm, ett företag som Salén & Wicander Teknik AB sedan flera år representerar i Skandinavien.

Helikoptern, som stationerats vid Lørenskogs sjukhus i utkanten av Oslo, är bemannad dygnet runt med pilot,

läkare (som är olycksfallsspecialist) och sjukvårdare. Två minuter efter larm är man i luften och flyger fågelvägen, ovanför alla trafikköer, direkt till olycksplatsen i över 200 km/tim.

Läkare bakom projektet

Bakom satsningen på helikoptern ligger Oslos läkaren Jens Moe, olycksfallsspecialist, som tröttnade på myndigheternas långsamma handläggning

och drog igång en egen ambulanshelikopterorganisation. Det skedde med hjälp av bidrag från allmänheten, försäkringsbolaget Storebrand, Norska Hjärt- och Lungsjukas förening m fl.

I Västtyskland har man idag ett nätverk med över 20 ambulanshelikoptrar utplacerade över hela landet. Norge har nu gått in för samma idé. När följer Sverige efter?

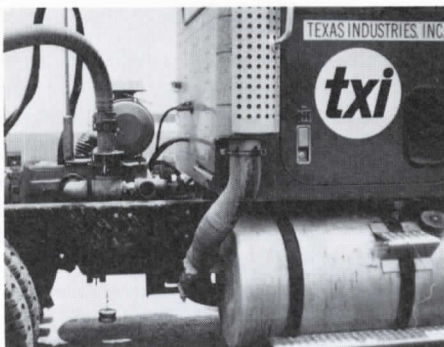
Forts. S&W Teknik AB

30 % försäljningsökning för Drum

Drum Engineering Co ingår sedan 1975 i Salén & Wicander Teknik AB:s agenturverksamhet i Sverige och Norge. Drums huvudsakliga produkter är leveranspumpar för tankfordon samt kompressorer för bulk- och kemikalietransporter. Under våren 1978 har två exportorder erhållits, genom Scania 30 pumputrustningar till Irak samt genom Volvo 80 pumputrustningar till Kina. Utsikterna för fortsatt export bedöms som gynnsamma.

Kompressorerna är av typ rotationskompressorer och kännetecknas av låg vikt och smidiga inbyggnadsmått, vilket gör att man idag monterar kompressorerna direkt på lastbilens kraftuttag via mellanaxel.

Det finns två huvudtyper av kompressorer. Typ Europa är en helt oljefri maskin, medan Typ Gemini har oljesmörjning och är speciellt avsedd för



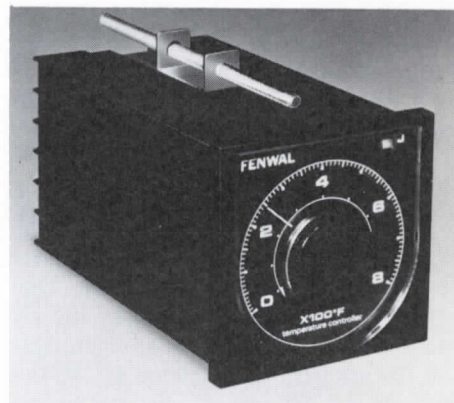
Europa 400 monterad på ett av Texas Industries' fordon.

slamsugning och för mobila trycktankar där inga speciella krav på oljefri luft finns.

Försäljningen av Drums produkter ökar starkt och väntas 1978 bli 30 % större än under 1977.

Elektronisk tändning

Salén & Wicander Teknik AB representerar även det amerikanska företaget Fenwal, med fabriker i Japan och USA, som tillverkar temperaturkontrollutrustningar för industrin. De tillverkar såväl enkla termostater som komplicerade styrsystem med digitala eller analoga instrument. En annan nyhet från Fenwal är en elektronisk tändnings- och övervakningsenhet, avsedd för termostatstyrd gasollåga, t ex för gasol drivna kylskåp och värmare för husvagnar och båtar. Denna produkt provas f n av myndigheter och tillverkare.



Fenwal's enhet för temperaturkontroll.

Ny elektronisk lättviktssvets

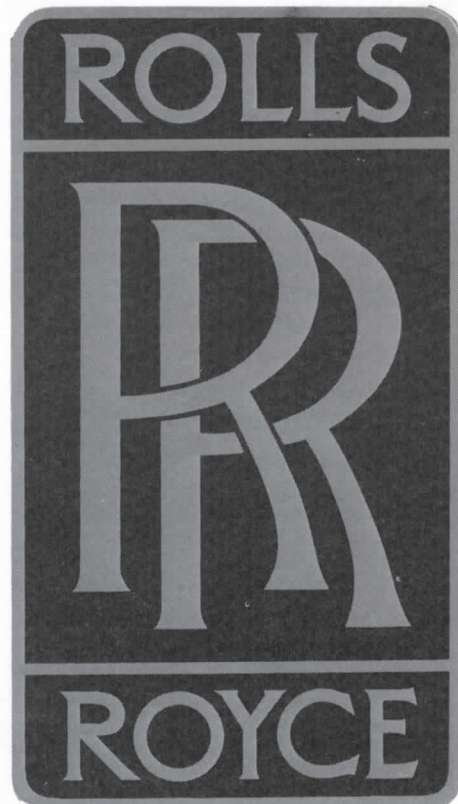


Salén & Wicander Teknik AB säljer nu på den skandinaviska marknaden en svetslikriktare som endast väger 37 kg (ca 1/10 av vad motsvarande konventionell svets väger) och har en kapacitet av 270 ampere.

Aggregatet har förutom sin låga vikt mycket hög verkningsgrad, vilket gör det energisnålt och innebär att 16 A trög säkring är tillräcklig vid anslutning. Aggregatet är bärbart och speciellt lämpligt vid montagearbeten och vid reparationssvetsning inom industrin, inom entreprenadbranschen samt inte minst ombord på fartyg.

Så här lätt är det nya svetsaggregatet – 37 kg mot över 300 kg för en konventionell svets.

Denna jumbotrailer går i trafik på Mellanöstern. Tillverkaren, AB Tjörnarp Släp, har använt Rubery Owen Rockwell låghjulsaxlar från Salén & Wicander Teknik AB.



I 30 år har Salén & Wicander representerat Rolls Royce flygmotorer i Sverige.

Siwertell lossar bulklaster snabbt och dammfritt

Med en genial idé till en skruvtransportör för industrin och ett lån på 150.000 kronor började Siwertell sin verksamhet i Åstorp 1972.

Från början var skruvtransportören från Siwertell avsedd enbart för lodräta transporter. Men ganska snart vidareutvecklades produkten till ett helt system för hantering av massgods i hamnterminaler.

Den första transportören beställdes av Landskrona hamn, som ville göra lossningen av bulklaster helt dammfri. Efter de två första, magra åren behövde Siwertell 1974 friskt kapital och det var då Salén & Wicander kom in i bilden som 50-procentig delägare samtidigt som företaget flyttade in i rymliga lokaler i Gunnarstorp, Bjuv.

Dammfri lossning vid Supra

I år har en stor fartygsslossare levererats till Landskrona hamn. Den skall huvudsakligen användas för att lossa råvaror till Supras anläggningar vid fosfatkajen. Kapaciteten är 290 ton kalisalt och 440 ton råfosfat per timma och lossaren har avsevärt ökat lossningskapaciteten i hamnen.

Sedan mars har ett stort antal fartyg lossats med mycket gott resultat. Förutom den ökade lossningskapaciteten har man fått ett helt dammfritt och således även miljövänligt lossningssystem.

Lossaren väger hela 240 ton. Den manövreras av endast en man från en välutrustad manöverkabin från vilken lossningen kan övervakas helt.

Stora lossare till Belgien och Saudi-Arabien

I Siwertells verkstäder arbetar man nu för högtryck på en ny stor lossare för Euro-Silo i Gent, Belgien. Den är en systeranläggning till den i början av 1977 levererade lossaren för spannmål och får en kapacitet av drygt 600 ton spannmål per timma. Lossaren har ett flexibelt armsystem och kan lossa fartyg på upp till 60.000 tdw. Stora lossare har tidigare beställts bl a från Saudi-Arabien där en anläggning redan installerats i Ras Al Mishab och en annan är under uppförande i Yanbu. Båda dessa lossare är avsedda för cement och kapaciteterna är 300 respektive 600 ton/timme.

Ny pråmlossare

Kontrakt har nyligen tecknats med CeHaVe i Veghel/Holland för leverans under hösten 1978 av en nyutvecklad lossare för pråmar och mindre fartyg. Denna sk pråmlossare får en kapacitet av 150 ton spannmål per timma och kommer att förses med en speciell slutlossningsutrustning vilken möjliggör komplett slutlossning efterlämnande endast någon centimeter material på lastrummets botten.

Pråmlossaren har samma typ av armsystem som de stora fartygsslossarna, vilket gör det möjligt att nå lastrummets alla delar — även under lastrumsluckans kanter.

Siwertell scores sales successes

Since it was founded in 1972, Siwertell — in which Salén & Wicander has a 50 per cent interest — has delivered big ship unloading equipment to a number of countries, including Denmark, Holland and Saudi Arabia. One of the most recent deliveries was to the Port of Landskrona (Sweden) for the unloading of up to 400 tons of phosphate per hour. A second facility, with a capacity of 600 tons per hour, is currently under construction for Ghent, Belgium. A new type of barge unloader is being delivered during the fall to Holland. It has the same type of "arm system" as the large ship unloaders, making it possible to reach all parts of a cargo hold.



Lossning med Siwertell av råfosfat i Fredericia, Danmark.



Tekniskt sammanträde på Siwertell. Fr v Bo Jönsson, Jan-Åke Johansson, Rolf Persson och Lennart Tingskog, företagets VD. Med ryggen mot kameran fr v: Johnnie Argelius, Gunnar Olsson och Tomas Borglund. Försäljningschefen Robert Johansson var på resa när bilden togs.

S&W har eget kontor i Tokyo

År 1972 övertog Salén & Wicander det försäljningskontor i Tokyo som under namnet Götaverken-Japan tidigare hade drivits av Götaverkengruppen. Kontoret döptes om och arbetar nu under namnet Salén Trading Corporation.

Chef för kontoret, som är beläget i Roppongi i centrala Tokyo, är Hiromitsu Tanaka. Tillsammans med 3 anställda japanska medarbetare utgör de Salén & Wicanders förlängda arm i Japan. Förutom agenturarbete för de egna produkterna representerar kontoret också ett antal externa marinprodukter. Dessutom håller Salén Trading ett öga öppet för nya produkter som kan tänkas ha en framtida svensk marknad.

Under de senaste åren har en annan viktig uppgift varit att spåra upp ett lämpligt japanskt företag att inleda licenssamarbete med. Salén Trading



Hiromitsu Tanaka, chef för S&W:s kontor i Tokyo.

fann slutligen vad man sökte i Misuzu Machineries & Engineering Ltd i Kobe. Idag har Misuzu licenskontrakt med S&W såväl för Gunclean som för oljeseparatorn PPMatic.

I Salén Tradings lokaler i Tokyo återfinns också rederiets Japankontor under ledning av Stig Carlsson. Cargolux har även sin representation förlagd till samma lokaler.

Salén Trading Company, Tokyo

S&W has had its own office, Salén Trading Company, headed by Hiromitsu Tanaka, in Tokyo since 1972. In addition to serving as the agency for S&W products, the office also represents other manufacturers of marine products. It has recently initiated a cooperation with Misuzu Machineries & Engineering Ltd. in Kobe, which has licenses to manufacture both the Gunclean and PPMatic systems.

The shipping company's Japanese office, managed by Stig Carlsson, shares space with Salén Trading, as do the representatives of Cargolux.

Varför oljehaltmätare?

Östersjökonventionen av år 1974, avseende åtgärder för förhindrande av förorening av havet från fartyg, väntas träda i kraft betydligt tidigare för Östersjöstaterna än motsvarande (och innehållsmässigt likartade) IMCO-konvention (MARPOL - 1973) för alla internationella vatten.

För Sveriges vidkommande har Östersjökonventionen satts i kraft under 1977 med giltighet för alla svenska fartyg i Östersjön, Kattegat och Skagerak och för alla fartyg på svenskt territorialvatten. De nya bestämmelserna gäller alla oljor och innebär att oljehaltmätare skall finnas i såväl nya som existerande tankers liksom andra större fartyg. Trots att de svenska bestämmelserna alltså är i kraft innebär detta ändå inte att alla fartyg installerat oljehaltmätare.

En internationell specifikation för oljehaltmätare har utarbetats inom IMCO så att likvärdiga krav ställs på utrustningen i alla länder. Prestandakraven på en oljehaltmätare enligt konventionerna är mycket höga. Mätaren skall först och främst indikera oljehalt med acceptabel noggrannhet och helst utan kalibrering på den olja som för tillfället övervakas. Kravet på mät noggrannhet har angivits till $\pm 20\%$.

En oljehaltmätare enligt konventionens krav kan ses som ett system sammansatt av två delsystem — dels ett som analyserar ett provvatten och fastställer dess oljehalt i ppm ("parts per million", dvs miljondelar olja i vatten),

dels ett system som omräknar detta i liter per sjömil och dokumenterar detta tillsammans med tidsangivelser, totalt utsläppt mängd, ventelmanövrer m m. Det kompletta systemet blir genom dessa krav komplicerat och måste bli innehålla sin egen dator. Den ur produktsynpunkt svåraste biten är likväl själva oljehaltmätaren, dvs den del som kontinuerligt fastställer oljehalten i ppm i provvattenflödet.

I Saléns 350.000-tonnare har installerats oljehaltmätare av Salwicos tillverkning. En vidare utveckling av dessa har nyligen klarat prestandaprov enligt IMCO-specifikationen och har i maj certifierats av Sjöfartsverket.

Konventionens syfte med kravet på oljehaltmätare är att möjliggöra kontroll av gjorda utsläpp. Rätt använd kan emellertid en oljehaltmätare också vara till nytta ombord och underlätta arbetet med korrekt hantering av spol- och ballastvatten.

Utvecklingen av oljehaltmätare har gått långsamt, sannolikt på grund av att intresset hos de flesta redare tidigare varit svalt. Det är angeläget att arbetet med oljehaltmätare och dess praktiska handhavande nu bedrivs energiskt, både hos tillverkare och rederier, för att tillräcklig erfarenhet skall vinnas till den tidpunkt då *alla* fartyg *måste* ha fungerande anläggningar i drift.

*Göran Hammarberg
Fartygsdrift
Salénrederierna*

S&W öppnar kontor i USA

Salén & Wicander-gruppen har bildat ett dotterbolag, Salwico, Inc., i USA med kontor i Hoboken, New Jersey.

Det nya bolaget kommer att i USA marknadsföra dels S&W:s egna produkter och dels ett antal andra marina produkter, t ex Howden's inertgas-system och SAAB:s nivåmätare för tankfartyg.

Till chef för Salwico, Inc., har utsetts Jack Ellsworth, som tidigare varit anställd på Penco Division, Hudson Engineering, som till och med juli varit S&W:s agent i USA.

Salwico, Inc. har följande adress etc.:

Salwico, Inc.
77 River Street
Hoboken, New Jersey 07030
Tel. (201) 420-0040
Telex 230-12403

S&W office in New Jersey

The Salén & Wicander group has recently formed a subsidiary in USA named Salwico, Inc., with office in New Jersey.

The company will be responsible for the marketing of S&W's own products as well as a number of external marine products such as Howden's inert gas system and SAAB's level indicator for tankers.

President of Salwico, Inc. is Mr Jack Ellsworth, previously working with the Penco Division of Hudson Engineering.

The address is:

Salwico, Inc.
77 River Street
Hoboken, New Jersey 07030
Phone (201) 420-0040
Telex: 230-12403

Ut- och inflyttning

Som säkerligen de flesta läsare redan känner till flyttade Saléns i mars in i det nya kontorshuset vid Norrlandsgatan. Tack vare god planering och många helhjärtade arbetsinsatser kunde flyttningsoperationen genomföras utan nämnvärda störningar och inom loppet av några dagar var alla de 400 medarbetarna på plats i sina nya arbetslokaler.

Känslorna är väl alltid delade inför uppbrottet från en invand arbetsmiljö. Många medarbetare var också tveksamma till flyttningen från Styrman-gatan och Riddargatan. Men idag vågar man påstå, att de allra flesta funnit de nya lokalerna tilltalande och trivsamma och knappast någon drömmer väl om att flytta tillbaka.

Salénhuset står inte helt färdigt förrän framemot nyår. Men det har

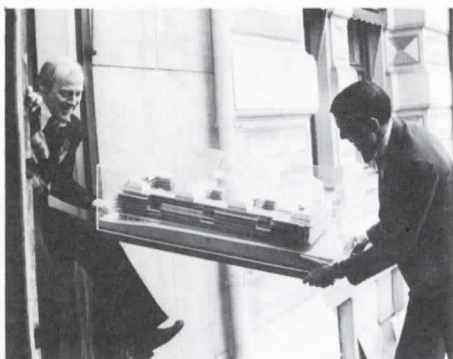


En låda på väg från 5:e våningen på Styrman-gatan 2 till en väntande bil från Kungsholms Express.

redan uppmärksammats en hel del i fack- och dagspress. Bedömningarna är genomgående mycket positiva, exempelvis i Dagens Nyheter i mitten av juli, där man ägnade en stort upplagd artikel åt huset.

Bland företag som nyligen flyttat in i Salénhuset kan nämnas PK-Finans, Statsföretagens Förhandlingsorganisation (SFO) och Exportkreditnämnden. Den 15 augusti flyttar Televerket in med ca 300 anställda i den del av A-huset, som vetter mot Regeringsgatan. Under sensommaren öppnar Hälsovårdscen-tralen i B-huset sin mottagning.

Till stor glädje kommer helt säkert de finfina motionslokalerna i B-husets källarplan att bli. De inrymmer en reglementsenlig plan för basket, bord-tennishallar, bastu etc och har redan tagits i bruk.



Saléns stadsbud nr 1, "10:an" Pelle Pettersson väntar på en transportbil i snömoset utanför Styrman-gatan 4.



Bengt Lidebrandt och Matts Larsson går fönstervägen med en modell av det nya kontorshuset.



Den första flyttbilen har anlänt till huvudentrén på Norrlandsgatan.



Interiör från torrlastdivisionens kontorslandskap, fr v Mats Gullström, Allan Dahlberg och Anders Johansson.



I samband med inflyttningen började den inte helt oviktiga hängningen av konst i det nya huset. Här ses Brita Troell och Bengt Rydberg från rederiet tillsammans med Harry Sjöberg och Sven-Olof Larsson i arbete.



Det var dessa "gubbar", från Kungsholms Express som under några hektiska dygn utförde flyttningen. Saléns egen flyttgrupp, ledd av Stefan Ryott, hade under månader brottats med flyttningsens många problem.

Fraktmarknaden

(Vecka 30)

Kyl

Kylmarknaden har under senare delen av april och maj månad fortfarande präglats av stor aktivitet med full sysselsättning för hela världskylflottan. Vi kan konstatera, att högsäsongen blev något längre än beräknat, men tyvärr har spotmarknaden varit något svagare än våra prognoser.

Spotmarknaden är för närvarande svag och ett antal fartyg söker sysselsättning. Denna situation kommer troligen att bestå till slutet av augusti.

Tank

Andra kvartalet präglades av låg aktivitet med låga fraktrater i de flesta lastområden. Karibiska Havet var dock ett undantag, eftersom efterfrågan på mindre tonnage för att läktra UL/VLCC's ökade. På grund av den svaga aktiviteten i framförallt Arabiska Viken, fortsatte uppläggningarna som nu har nått 50 milj. tdw. Överskottet på prompt tonnage i AG minskade så mycket att vi i början av juli fick en uppgång för VLCC's från WS 19 till WS 26, för ULCC's betalas någ. apoäng mindre.

Då höstsäsongen med ökad aktivitet nu står för dörren tror vi på en fortsatt

uppgång, främst för stort tonnage, dock under förutsättning att de upplagda fartygen ligger kvar. En indikation på bättre aktivitet är att befraktarna återigen börjar tala om konsekutiva resor. Andra positiva faktorer är att det statliga japanska lagringsprogrammet, som omfattar ett tiotal fartyg, nu tycks vara klart att genomföras, samt att skrotningarna hittills i år uppgått till 9 milj. tdw.

Torrlast

Som förutsågs i föregående rapport har torrlastmarknaden försämrats den senaste månaden. Speciellt märks detta på spannmålsfrakterna i Atlanten och framförallt från Great Lakes.

För Panmax-tonnage har dock avmattningen varit mindre än man kunnat befara, och marknaden för detta tonnage i Atlanten ligger kring \$ 2,25/2,35. I Pacific är marknaden för Panmax ungefär densamma som i Atlanten. För handy-size-tonnage är däremot läget oförändrat svagt.

Det finns dock en tendens att marknaden för Panmax-tonnage skulle kunna förbättras något efter semesterperioden.

840 Mkr till energiutveckling

Utan att vänta på den slutliga regeringskompromissen om energiförsörjningen lämnade regeringen i mars en proposition om statligt stöd för energiforskning och oljeprospektering. För energiforskning förutses statliga anslag på 840 Mkr för de närmaste tre åren mot 370 Mkr för de gångna tre åren. Detta innebär en mindre nedskärning av det begärda beloppet på 940 Mkr men det är dock en betydande höjning. Det är inte säkert att det finns personal och utrustning för att effektivt använda ännu större belopp.

Det största beloppet skall användas för att undersöka och utveckla olika former för energiproduktion. Insatsen för kärnreaktorer blir dock endast 14 Mkr för nästa budgetår men att statsrådet håller nere denna post bör knappast förvåna. Däremot anges det att betydande insatser bör göras för att utveckla biomassa, vilket är det tekniska uttrycket för ved. När man talar om biomassa tänker man dock närmast på ved från snabbväxande buskar. Sådana skall planteras på mark som inte kan användas för något annat och samlas ihop av någon slags skördemaskin. Metoder för att förädla inhemsk torv till användbart bränsle bör också utvecklas. Även kol förutses få större användning i framtiden och utveckling

av bättre metoder att hantera och bränna detta skall därför också stödjas. Däremot anses något arbete i Sverige inte behövas på en annan energiform som Saléns intresserar sig för, nämligen vågenergi, utan de insatser som kan bli aktuella bör göras utomlands.

Intresset för utveckling av olika slags bränslen beror naturligtvis på att de flesta bedömare anser att oljeproduktionen kommer att börja avta inom en överskådlig framtid och att det då kan uppstå brist och bli nödvändigt att ha andra bränslen att tillgå. En av slutsatserna från energikommissionens arbete är ju att Sverige är utomordentligt beroende av sin oljeimport och att vi inte kan förutse någon oljeproduktion av betydelse inom landet. Det är därför viktigt att ha del i oljekällor och regeringen anser i sitt förslag till riksdagen att den svenska oljeprospekteringen bör gå upp till en kostnad av 100 Mkr per år. Detta förutses främst ske genom det svenska prospekteringsbolaget Petroswede, där Saléns är delägare.

För att öka prospekteringsinsatsen föreslår regeringen ett bidrag främst till Petroswede med upp till halva prospekteringskostnaden. Petroswedens delägare har nu lovat tillskjuta ytterligare högst 50 Mkr för fortsatt prospektering.

Freight market

(week 30)

Reefer

There continued to be substantial activity in the reefer market in the last weeks of April and during the month of May, with all of the world fleet being fully employed. We can report that the peak season was slightly longer than expected but, unfortunately, the market for spot charters was somewhat weaker than we had forecast. This market is weak at present and a number of ships are looking for business. This situation is likely to last until the end of August.

Despite the weak spot market, the employment of our ships is satisfactory.

Tanker

The second quarter was characterized by low activity, with low charter rates in most cargo areas. The Caribbean was an exception, however, since there was an increase in small tonnage to lighter UL/VLCC's. As a result of the weak activity in primarily the Arabian Gulf, lay-ups continued and have now reached 50 million tdw. The surplus prompt tonnage in the Gulf declined to such an extent that in the beginning of July WS rose from 19 to 26 in rates for VLCC's, with a few points less being paid for ULCC's.

Since we are now on the threshold of the fall season and increased business, we believe there will be a continuing increase in rates, primarily for large tonnage — assuming that the laid-up vessels remain out of service. One sign of improved business is that the charterers are once more beginning to mention consecutive voyages. Another favourable factor is that the Japanese Government seems ready to carry out its stockpiling scheme for more than 10 large vessels, and the fact that tonnage scrapped to date this year amounts to 9 million tdw.

Dry Cargo

As was foreseen in the preceding issue of Salén News, the dry cargo market has deteriorated in recent months.

This is particularly noticeable in the area of grain charters in the Atlantic, primarily those from the Great Lakes.

The decrease in Panmax tonnage has, however, been less than might have been feared and the market for this tonnage on the Atlantic route is in the range of \$2.25 to \$2.35. The market in the Pacific is about the same. In contrast, the situation for handy-size tonnage continues to be weak.

There is a trend indicating that the market for Panmax tonnage should be able to improve slightly following the summer holidays.

Med det statliga bidraget skall alltså högst 100 Mkr bli tillgängliga, dock till huvudsaklig del för prospektering i den norska sektorn av Nordsjön. Om Petroswede kan få andel i något eller några områden vid den kommande norska fördelningen av nya rättigheter kan detta ge andel i oljefynd som ligger nära Sverige och ge ett säkert bidrag till det svenska oljebehovet. Om däremot Petroswede inte får någon andel i den norska sektorn blir dess möjligheter att delta i prospektering begränsade och det statliga bidraget får liten effekt. Kanske skulle det då varit mera effektivt att inte så starkt binda bidraget till områden som ligger nära Sverige.

Tvillingresa till Holland

För drygt ett år sedan arrangerade Tor Line en s k tvillingresa till England efter ett initiativ av Tor Lines uppslagsrike befälhavare Sune Dahlström, som själv är enäggtvilling. Resan blev alltigenom lyckad och rönt stor uppmärksamhet av pressen både i Sverige och England. Även forskare visade intresse för arrangemanget.

Nu har ännu en tvillingresa ägt rum med deltagande av 130 enäggtvillingar från hela Norden. Färden gick denna gång med Tor Britannia från Göteborg till Amsterdam och åter. Med ombord fanns även docent Rune Cederlöf och hans medhjälpa-

re, som sedan 1961 forskat i, kartlagt och registrerat inte mindre än 25.000 svenska tvillingar.

Vid sidan av forskarteamets speciella tester var en hel del underhållning anordnad ombord för tvillingparens trevnad. Och från Amsterdam gjordes en uppskattad utflykt till blomsterodlingarna i Keukenhof.

Till hösten blir det återigen en tvillingresa med Tor Line, men då från Amsterdam till Göteborg. Närmare 700 holländska tvillingpar skall komma på besök till Sverige, men alla lär inte få plats med Tor Lines ordinarie seglingar utan får ta sig till Sverige på andra sätt.



Stereofoto! Göteborgsfotografen Åke Jansson fångade det här tvillingparet som i sin tur fotograferade deltagare i en tävling.



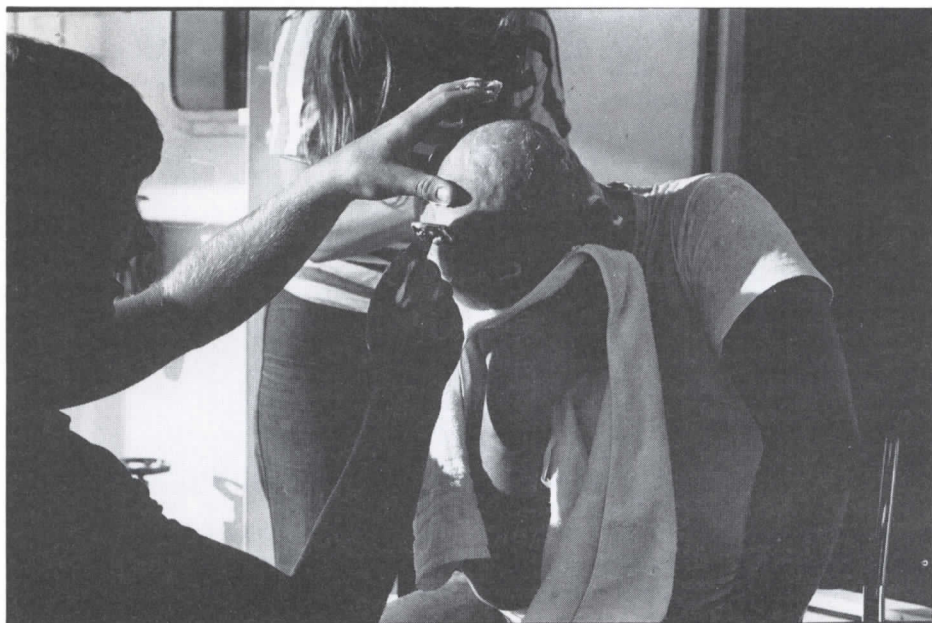
Alla tvillingarna samlade på akterdäck tillsammans med gästande holländska tvillingpar.

Second "Twins Tour" for Tor Line

Tor Line's second "Twins Tour", this time on the Tor Britannia from Gothenburg to Amsterdam, involved 130 twins. During the trip scientific studies were conducted by Rune Cederlöf, associate professor, and his associates who have studied 25,000 Swedish twins since 1961.

This fall a trip from Amsterdam to Gothenburg is being arranged for nearly 700 sets of Dutch twins, most of whom are expected to travel to Sweden via Tor Line.

Gråter "Gurkan"?



Hairy experience

"Gurkan" Andersson, aboard the Snow Flake, had plenty of help on Midsummer Eve when he decided to do away with his flowing black hair. A host of shipmates helped with the job of lathering, cutting and clean-shaving.

Salén-Nyts förlängda fotoarm på de sju haven, Lasse Melander, har slagit till igen. Från en fjärran hamn i ett fjärran land sände han oss den här bilden, som visar hur det gick till när mässmannen i m/s Snow Flake, "Gurkan" Andersson blev av med sitt svallande, svarta hår på självaste midsommarafton. En hel svärm av välmenande skeppskamrater hjälpte till med intvålning, snoklippning och renrakning.

Det skall till en god portion mod för att tillåta ingrepp av det här slaget i dessa dagar. "Gurkan" besatt modet. Han gråter alltså inte, fast det kan se ut så på bilden.

Självstudiepaket till tankfartygen

Kockums datorsystem Mk III finns nu som kompendium och håller på att distribueras. Det innefattar Dator KS500, Integrerad navigering och styrning samt Turbinstyrning och alarmsystem. Till kompendiet finns såväl ljudband som diabler, allt samlat i en väska.

Tillsammans med tidigare paket Mk II och SM3, som också behandlar

datorsystem för tankfartyg, har nu samtliga aktuella fartyg försetts med dessa självstudiepaket. Avsikten är att paketen skall finnas tillgängliga ombord, både som uppslagsverk och som studiematerial. Utbildningsavdelningen lånar gärna ut dessa kompendier till sjöpersonal som vistas hemma i avsikt att underlätta uppdatering av kunskaper före påmönstring.

Facklitteratur till kylfartygen

"Ur botanisk synpunkt är aprikosen en typisk stenfrukt, som innehåller en enkel kärna. Kärnan är stor och stenaktig med mjuk innerdel, som smakar mandel. Efter hand som mognaden fortskrider, blir kärnans färg alltmer mörkbrun. Aprikosskalet är täckt med fjun. Skalets struktur och utveckling samt hårbildning på epidermis (skalhinnan) är karakteristiskt för aprikoser".

Denna text är ett utdrag ur ett av tre kompendier med namnet Transport, hantering och lagring av kylda och

frysta livsmedel. Innehållet finns också som sammandrag i en engelsk version som använts för utbildning av personal i av Salénrederierna inchartrade kylfartyg. De är en omarbetad upplaga av en tidigare utgåva med samma författare, tekn. dr. Andreas Molnar vid Chalmers Tekniska Högskola.

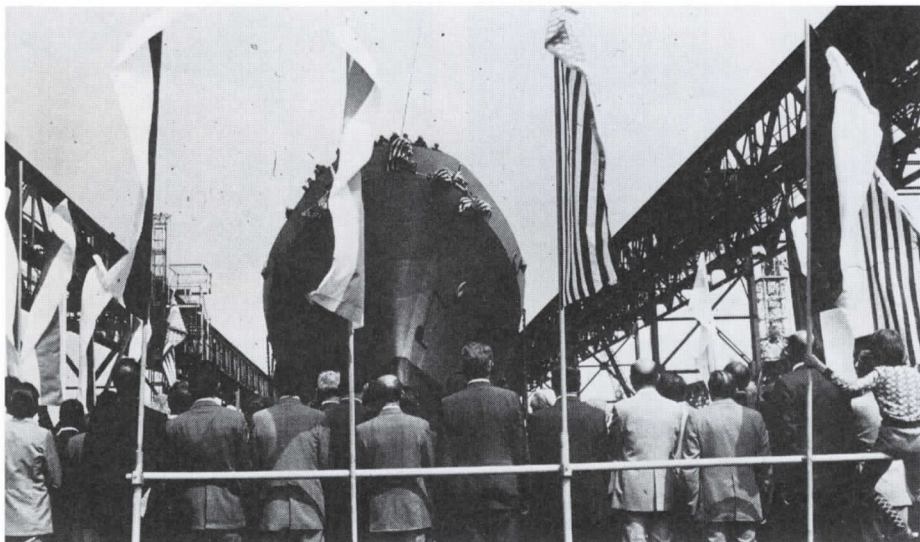
Rederiets utbildningsavdelning distribuerar just nu kompendierna till kylfartygen för användning som självstudier och uppslagsverk. Det finns möjlighet att låna referenslitteratur genom utbildningsavdelningen.

Lärare lär datorteknik

Under tiden 21—23 augusti kommer utbildning i datorteknik att äga rum ombord i Sea Symphony i Singlefjorden. På skolbänken kommer sammanlagt 23 lärare — nautiker, elektrotekniker och mekaniker — från landets sjöbefälsskolor att sitta och lärare blir Sven Jansson, Lennart Sehlberg och Bodo Merkel från Saléns. Kursen har lagts upp av lärarhögskolan samt utbildningsavdelningen och teknisk expertis vid Saléns.

Kursen omfattar bl a utbildning i datorsystem ombord, satellitnavigering, Decca, dödräkning, Kalmanfilter, datapilot, alarmsystem i maskin, data-lastning, felsökning i datorsystem, laststrategi, black-out-sekvenser i maskin, microdatorns roll i framtida fartyg, programmerbara kalkylatorer ombord och mycket annat. Till den teoretiska utbildningen hör varje dag praktiska tillämpningar.

Polsk leverans till United Brands



I slutet av juni sjösattes i Gdansk det andra av tre kylfartyg, som Sven Salén AB förmedlat mellan United Brands och Gdansk Shipyard. Vi sjösättning-en och Gdansk Shipyard. Vid sjösättning-en döptes fartyget till Rio Sulaco av Mrs Myra Mathers, maka till Mr Bill H. Mathers, senior vice president i United Brands, som dessutom representerades

av Mr Bert Reiss, vice president i företaget, samt Mr Eric W. Mattsson, United Brands marknadschef i Europa.

Sjösättningen i Gdansk ägde rum samtidigt som det första fartyget i serien, Rio Cuyamel levererades till United Brands.

UB ships from Poland

The second of three reefers which Sven Salén AB arranged between United Brands and the Gdansk Shipyard was launched at the end of June in Gdansk.

At the launching the ship was christened Rio Sulaco by Mrs Myra Mathers, wife of Mr Bill H. Mathers, Senior Vice President of UB.

Also attending from UB were Mr Bert Reiss, Vice President of the company and Mr Eric W. Mattsson, Director of Marketing Central and East Europe.

On this same occasion, the first vessel in the series, the Rio Cuyamel, was delivered to United Brands.

Högt i tak på Saléns vårfest



En glad värd, vVD Claes Henrik Zethelius med Agneta Uhlén t v och Eva Andersson t h.

Som en efterlängtat avslutning på en lång och arbetsfylld vinterperiod har det blivit något av en tradition att personalen på Saléns varje år samlas till fest. I år ägde festen rum på Restaurang Hasselbacken på Djurgården, där flertalet kontorsanställda från stockholmsområdet hade en angenäm samvaro under en helafon med mat, förfriskningar och dans. Med som gäster var även Per-Olow och en fotograf från Bel-Art och det är deras utmärkta bilder från festen som vi har nöjet att återge.



Saléns inköpsavdelning i Göteborg har även haft vårfest, varvid den här bilden togs. Fr v ses Kurt Ringblom, Kerstin Wickberg och Bertil Bohlin i samspråk.



Jitterbugspecialisterna Eva Niskanen och Rune Storåkers hörde till de vassaste på dansgolvet.



Syster Christina, som ser till Salén-folkets hälsa, dansar med Evert Geimar.



Gerd Meyer och Leif Johansson i valsens virvlar.



Ett förälskat par: Ulvi Paff och Ronny Eriksson.



Kyl håller samman: Eva Röstlund och Mats Ruhne.



Ebba Roos från SSAB och Mats Gullström ser ut att trivas med tillvaron . . .



... och det gör Catharina Gröndahl och Kjell Blixt (i mitten) samt Eva-Lotta Wahlberg och Ingemar Thiel uppenbarligen också.



Bo Burendahl för Charlotte Stuart i en tango.

Sorti

Bland studenter jag var en särpling,
då mitt intresse för sjöfart var stort.
Jag började hos Saléns som lärling,
ångrar bittert idag vad jag gjort.

Efter sju års strävan en position jag fått
när rederiet jag seglar i sista arken.
— Smärtsamt noteras hur det med rederiet gått,
då många med mig fått sparken.

En framtid i koncernen plötsligt tog slut,
ej man säger vems fel det är.
— Chans kommer åter då fartyg flaggas ut,
men ingen vet hur eller när.

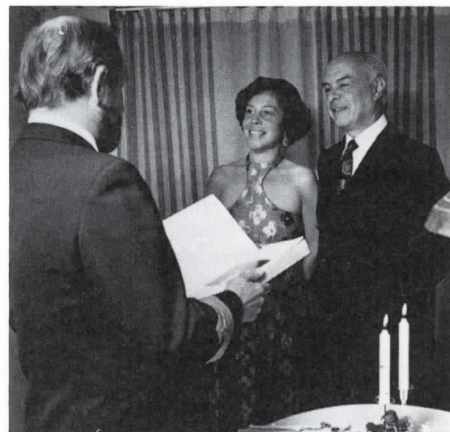
Att som sjöman med kniv skära guld,
är en dröm som idag ingen når.
— Blott en kraftig studieskuld
är det enda som för mig återstår.

Tack kamrater på kontor och till sjöss,
till avsked jag räcker min hand.
Jag lyfter på hatten och säger adjöss
— i fartyg vi ses från bekvämare land.

Tack för gott samarbete
C-M Krokstedt

Vigsel vid Vinga

Alltfler brudpar utnyttjar möjligheten att gifta sig ombord i Tor Lines fartyg på väg till England eller Holland. Nyligen vigdes Redareföreningens VD Nils Grenander och Lisbeth Nygren av kapten Sune Dahlström i Tor Scandinavia, när fartyget gjorde sin första resa mellan Göteborg och den nya destinationen Newcastle. Vigseln ägde rum i höjd med Vinga fyr, vilket är viktigt, eftersom den måste äga rum innanför den svenska territorialgränsen för att vara giltig. Vittnen var intendent Hans Liljegren och överstyrman Clarence Hamilton.



Blivande brudpar får gärna vända sig direkt till Sune Dahlström, Tor Line, och boka in tid för sjövigsel, men det är bäst att vara ute i tid, för många står i kö.

Toyota Celica säljer bra



Toyota Celica utsågs tidigare i år till Årets Importbil i USA. Även i Sverige är den populär. Modellen har fått en helt ny kaross och interiör. Motorn är samma råstarka 2-liters som tidigare. Celica säljs i två versioner, Celica Coupé och Celica Lift Back (bilden), som är en sportkombi med stor baklucka. Till Celicas nyheter hör höj- och sänkbar förarstol.

Wedding at sea

Many couples have taken advantage of the opportunity to be joined in matrimony aboard a Tor Line ship, with Captain Sune Dahlström performing the ceremony. Among the latest to do so were Nils Grenander, managing director of the Swedish Shipowners Association, and Mrs. Lisbeth Nygren, who were married recently aboard the Tor Scandinavia.

Spring party

Salén's annual spring party, attended by office and shipboard personnel, was held this year at the well known Hasselbacken Restaurant in Stockholm. C.-H. Zethelius, deputy managing director of Salénrederierna, was the host. A few pictures, taken during the festivities are shown on the opposite page.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 9

Banana (1939–1951)

Ångfartyg, byggt 1899 vid Lobnitz & Co i Renfrew, Storbritannien.

Tonnage: 1289 brt, 682 nrt, 1503 tdw.
Reg.nr.: 8375.

Detta fartyg byggdes för det kända danska rederiet Det förenede Dampskibs Selskab (D.F.D.S.) i København och fick namnet *Beira*.

1937, 22 maj, såld till D/S Hetland A/S (T. Basse), København och omdöpt till *Ryaa*.

1939, 25 maj, försålades fartyget för 5850 pund till sjökapten Hans Elliot, Panama, och fartygets namn ändrades nu till *Banana*.

1939, 16 sept., lämnade regeringen i konselj tillstånd för Rederi AB Westindia, Stockholm att få inköpa fartyget. Vid övertagandet behölls namnet *Banana*.

1951, aug., avyttrades den över 50-åriga båten till Belgien för nedskrotning.

Jamaica (1939–1952)

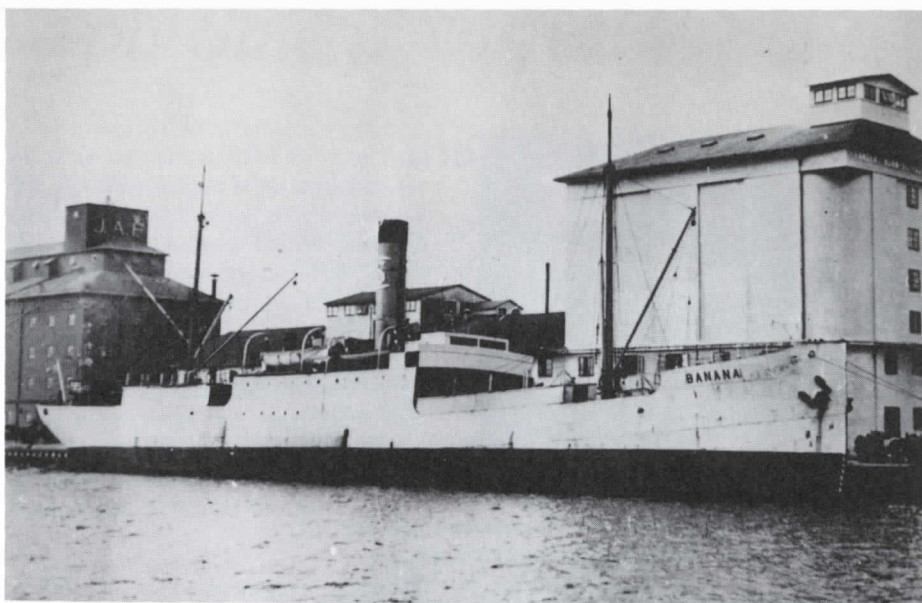
Ångfartyg, byggt 1908 vid Stavanger Støberi & Dok, Stavanger.

Tonnage: 1035 brt, 557 nrt, 1460 tdw.
Reg.nr.: 8387.

Byggdes för A/S D/S Stavangeren (K. Olsen), Stavanger, Norge och döptes liksom rederiet till *Stavangeren*.

1939, sept., inköptes fartyget till Sverige av Rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm och omdöptes till *Jamaica*.

Den 12 januari 1943 på morgonen strandade fartyget vid Källskären strax söder om Häfringe på resa Rotterdam—Oxelösund med last av stenkol. Bärningsutsikterna ansågs mycket små och fartygets läge beskrevs sålunda: "det har hängt upp sig på grundet, veckats ihop och brutits sönder". Hur som helst, den 2 juni 1943 kunde man bärga *Jamaica* och hon infördes till Oxelösund, där lasten lossades, varpå fartyget fördes till varv för istandsättning.



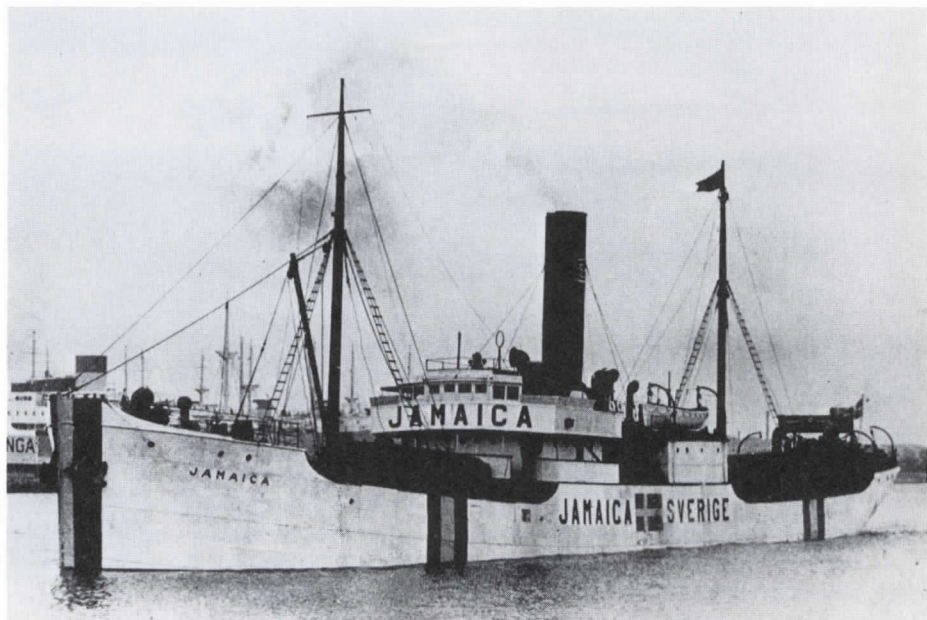
1952, mars, försålades fartyget för 26,500 pund till Scheepsv. O. Bulens i Antwerpen, Belgien, för nedskrotning, vilken verkställdes i slutet av 1952.

I november 1939 tillfördes Salénflottan 7 fartyg i ett enda svep. Det var dock ganska besynnerliga fartyg, det yngsta 36 år gammalt, medan det äldsta vid köpet hade uppnått åldern 70 år. Samtliga sju fartyg köptes från den legendariske maskinisten i Karlshamn, Klas August Andersson, och skeppsredare Salén berättar om affären i Sjöhistorisk Årsbok 1962 på följande sätt: "Vi kom dit en söndag förmiddag. Han satt i Karlshamns Varvs fina styrelserum i maskinisttröja och tofflor och drack grogg med sitt befäl. Vi hörde från rummet, när han sade: 'Ut med er,

nu kommer det folk! Han hällde i var sin folkkonjaksgrogg, där vattnet var i minoritet. Jag sade, att jag ansåg det vara för tidigt att helga vilodagen på detta vis. 'Jasså, passar inte min grogg, så kan herrn gå'. Han fann sig i mitt nej."

Alla fartygen (utom ett) uppkallades efter fruntimmersveckans namn och de har samtliga en intressant och omväxlande historia.

I nästa avsnitt av historiken presenteras de två första fartygen av dessa sju, Emma och Sara.



Konst för 35.000 utlottad

Med en vädergynnad båttur Djurgården runt och besök på den bonnierska villan vid Nedre Manilla med dess förnämliga samling av svenska författarporträtt satte Saléns konstklubb punkt för ännu ett livaktigt verksamhetsår.

Det skedde den 13 juni. Efter den uppskattade utflykten samlades vinnarna i årets konstlotteri eller deras ombud i Salén-husets matsal för att utse sina resp. vinster. Under ett par veckors tid dessförinnan hade de olika konstverken funnits till påseende i matsalen och Salén-Nytt återger några av vinsterna i bild på denna sida.

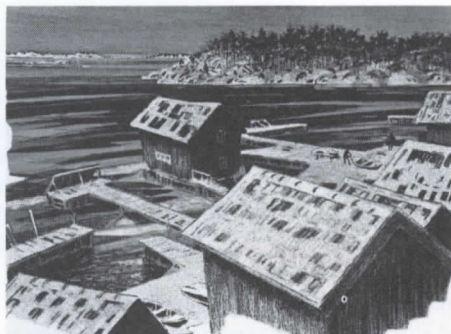
Första vinsten gick till Bertil Kvist vid rederiets inköpsavdelning i Göteborg. Av de sammanlagt 33 vinsterna tillföll 16 vinster landanställda, 14 ombordanställda och 3 pensionärer. Marknadsvärdet på de 33 vinsterna beräknades uppgå till 35.000 kronor.



Bertil Kvist i valet och kvalet. Slutligen valde han litografin av Roland Svensson.



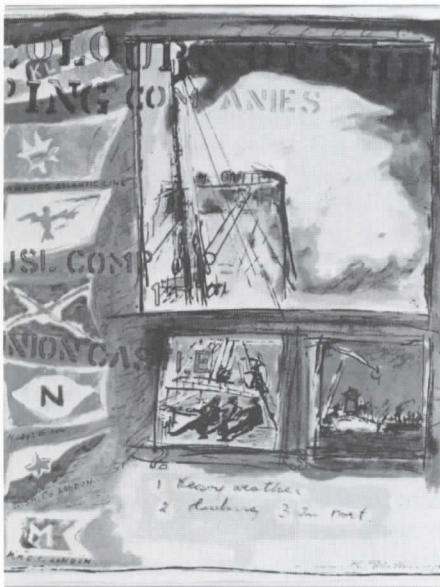
Nisse Zetterberg: Medan det ännu är vinter, litografi



Roland Svensson: Vinterskymning vid Sandhamn, litografi



Gustaf Rudberg: Motiv från Ven, litografi



Gösta Werner: Bolagsflaggor, litografi



Fritz Sjöström: Påträngande leende, teckning



Torsten Fridh: På huk, skulptur

Kursprogram hösten 1978

Höstens utbildningsprogram för sjöanställda är nu fastslaget och presenteras här. Det omfattar 17 kurstitlar, men kurserna upprepas som regel vid flera tillfällen under terminen, som omfattar tiden september till december.

Under utbildningsåret 1977 nåddes en topp i antalet deltagare med 629 sjöanställda som deltog i olika kurser. Samma år informerades också 125 elever vid landets sjöbefälskolor samt 200 SYO-elever.

Här följer en tabell över höstens kurser och en redogörelse för deras omfattning.

Kursbenämning	Ort	Tid	Antal veckor	Antal deltagare
1. Brandskyddskurs, Sjöfartens Brandskyddskommitté	Göteborg	4/9—8/9	1 vecka	10 deltagare
1. Brandskyddskurs, Sjöfartens Brandskyddskommitté	Helsingborg	11/9—15/9	1 vecka	10 deltagare
1. Brandskyddskurs, Sjöfartens Brandskyddskommitté	Helsingborg	18/9—22/9	1 vecka	10 deltagare
2. B&W, Training course for marine engineers	Köpenhamn	11/9—15/9	1 vecka	3 deltagare
3. Kurs i arbetsmiljö för skyddsombud och arbetsledare	Kungälv	25/9—29/9	1 vecka	10 deltagare
4. Kurs i fartygs framdrivnings- och styrpropeller, KaMeWa	Kristinehamn	25/9—29/9	1 vecka	6 deltagare
2. B&W, Training course for marine engineers	Köpenhamn	9/10—13/10	1 vecka	3 deltagare
5. Seminarium i ledarutveckling, ALI-RATI (befälhavare)	Stockholm	9/10—13/10	1 vecka	12 deltagare
6. Utbildning i hälso- och sjukvård, SÖ	Göteborg	16/10—20/10	1 vecka	3 deltagare
1. Brandskyddskurs, Sjöfartens Brandskyddskommitté	Göteborg	16/10—20/10	1 vecka	10 deltagare
7. Informationskonferens, Lovik	Stockholm	16/10—20/10	1 vecka	ca 45 deltagare
3. Kurs i arbetsmiljö för skyddsombud och arbetsledare	Kungälv	23/10—27/10	1 vecka	10 deltagare
1. Brandskyddskurs, Sjöfartens Brandskyddskommitté	Göteborg	6/11—10/11	1 vecka	10 deltagare
8. Kurs i författningskunskap	Stockholm	6/11—10/11	1 vecka	10 deltagare
9. Personalledning för sjöpersonal, ALI-RATI	Stockholm	20/11—24/11	1 vecka	5 deltagare
10. Utbildning i hydrauliska lastkranar, Hägglunds	Örnsköldsvik	20/11—24/11	1 vecka	10 deltagare
3. Kurs i arbetsmiljö för skyddsombud och arbetsledare	Kungälv	27/11—1/12	1 vecka	10 deltagare
2. B&W, Training course for marine engineers	Köpenhamn	27/11—1/12	1 vecka	3 deltagare
4. Kurs i fartygs framdrivnings- och styrpropeller, KaMeWa	Kristinehamn	4/12—8/12	1 vecka	6 deltagare
11. Kurs i kyl-lasthantering, Chalmers	Göteborg	v 47	1 vecka	15 deltagare
12. Kurs i Maritex-anlägg. Televerkets radiokontor	Göteborg	v 47	1 dag	6 deltagare
13. Kurs i meteorologi, Magnetic AB	Stockholm	v 44	1 vecka	5 deltagare
14. Kurs i radarservice, DECCA	Stockholm	v 40	1 vecka	8 deltagare
14. Kurs i radarservice, DECCA	Stockholm	v 44	1 vecka	8 deltagare
15. Kurs i radarservice, Raytheon	Köpenhamn	v 49	1 vecka	6 deltagare
16. Kurs i lastkranar	Molde	v 40	2 dagar	5 deltagare
17. Svetsutbildning för däck- och maskinpersonal	Landskrona	v 44—45	2 veckor	5 deltagare

Kursprogram för utbildning av sjöpersonal till de nya Winter-båtarna har inte medtagits.

1. Målgrupp: All personal.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge allmänna kunskaper om brand och brandsaker, kännedom om skyddsanordningar och gällande föreskrifter om brandskydd i fartyg samt praktisk erfarenhet av materielens handhavande.

Arrangör: Sjöfartens Brandskyddskommitté.

2. Målgrupp: Maskinchefer och förstemaskinister i fartyg med B&W-mask.

Kursbeskrivning: Genomgång av nya konstruktioner på 2-takts resp. 4-takts maskiner, överhalning, bedömning av cylindertillstånd, lagerkontroll, omkastningsmekanism, överladdningssystemet, utströmningsventiler, Woodwardregulator, automatikutrustning m m.

Arrangör: Burmeister & Wain, Köpenhamn

Språk: Engelska

3. Målgrupp: Befäl, förhandsmän och skyddsombud.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge god grundutbildning för praktiskt skyddsarbete ombord på fartyg. Den behandlar lagar och kungörelser om säkerhet på fartyg, tekniskt arbetarskydd, buller och andra fysikaliska miljöfaktorer, organisation ombord, IMDG-koden, farligt gods, personlig skyddsutrustning, sanering vid olika spill m m.

Arrangör: Sjöfartens Arbetarskyddsnämnd.

4. Målgrupp: Maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Genomgång av såväl akter- som styrpropellerns manöveregenskaper. Särskild kurs blir aktuell för personal som skall tjänstgöra i nybyggda fartyg.

Arrangör: Salén i samarbete med KA-ME-WA.

5. Målgrupp: Befälhavare.

Seminarium i ledarutveckling. Seminariet bygger i huvudsak på deltagarnas eget engagemang. Deltagarna skall utifrån eget kunnande och erfarenhet behandla befälhavarjobbet.

Seminariet är uppbyggt på två perioder, dels seminarium en vecka dels två dagar på kontoret där uppkomna frågor under seminariedagarna skall diskuteras med olika tjänstemän.

Arrangör: Salén i samarbete med ALI/RATI.

6. Målgrupp: Fartygsbefäl.

Kursbeskrivning: Kursen avser att ge ökade kunskaper för den som handhar hälso- och sjukvårdstjänsten ombord, ge information om nya rön på området samt personlig färdighet vid behandling av sjuka och skadade personer.

Arrangör: SÖ.

7. Målgrupp: Befäl och manskap.

Kursinnehåll: Syftet med träffen är att ge information om nytt vad gäller lagar, förordningar och avtal, att utbyta tankar och erfarenheter mellan kontorsanställd och sjöanställd personal. Informationsträffens program bygger på de rön och önskemål som samlats under en tid samt ger möjlighet att lära känna personal på olika avdelningar såväl som personalen i fartygen.

8. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl med minst 5 års tjänst i svenska handelsfartyg.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter avslutad kurs ha ökad kännedom om sammanhanget mellan olika lagar, författningar och avtal samt ha förbättrade insikter i juridiska frågor såsom bättrade insikter i juridiska frågor som berör tjänsten.

Arrangör: SÖ.

9. Målgrupp: Allt befäl och förhandsmän.

Kursbeskrivning: Efter kursen skall deltagarna kunna

— redogöra för egna förväntningar på och attityder till ledarskap,

— ge exempel på vad som kännetecknar ett effektivt ledarskap.

Uppläggning: Kursen genomföres till vissa delar i form av föreläsningar, grupparbeten, diskussioner och rollspel. Arrangör: SAF ALI/RATI

10. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Utbildningen skall ge deltagarna sådana kunskaper att nödvändig service, underhåll och reparationsarbete kan utföras. Vidare skall deltagarna ges sådana kunskaper att de kan utföra viss årlig besiktning efter bemyndigande från Sjöfartsverket.

Arrangör: Salén i samarbete med Hägglunds.

11. Målgrupp: Nautiker och tekniker.

Kursbeskrivning: Efter genomgången kurs skall kursdeltagarna ha ökade kunskaper om hantering av kylda och frysta varor vid transport till sjöss samt dessa varors egenskaper och uppförande under särskilda förhållanden liksom lastclaims m m.

Arrangör: Salén i samarbete med Chalmers.

12. Målgrupp: Telegrafister med tjänstgöring i fartyg utrustade med Maritex.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall få ingående kunskaper om maritextutrustningen.

Arrangör: Televerket.

13. Målgrupp: Fartygsbefäl med tjänstgöring i fartyg med telefaxanläggning.



Varje arbetsmoment kräver erfarenhet och kunnande. Reparator Anders Käck under arbete vid kolvhalning i Arawak.

Kursbeskrivning: Grundläggande meteorologi och användning av väderkartor med avsikt att ge deltagarna kännedom om hur man på bästa sätt utnyttjar den information som erhålles genom väderfaksimilsändningar.

Arrangör: Magnetic AB, Stockholm.

14—15. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl samt elingenjörer.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge deltagarna sådana kunskaper att de med hjälp av ombord befintlig mätutrustning skall kunna avhjälpa de vanligast förekommande felen på anläggningen. I kursen ingår dessutom att med hjälp av olika kommunikationsmedel samarbeta med serviceanläggning i land för felavhjälpning.

Arrangör: Salén i samarbete med leverantörer.

16. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Utbildningen skall ge deltagarna sådana kunskaper att nödvändig service, underhåll och reparationsarbete kan utföras. Vidare skall deltagarna ges sådana kunskaper att de kan utföra viss årlig besiktning efter bemyndigande från Sjöfartsverket.

Arrangör: Salén i samarbete med A/S Stålprodukter.

17. Målgrupp: Förhandsmän och maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Deltagarna skall efter kursen kunna med hjälp av svetsutrustning göra vissa reparations- och konstruktionsarbeten. Kursens innehåll och längd bestäms efter tidigare kunskaper.

Arrangör: Salén i samarbete med Öresundsvarvet.

KONTAKTA GÄRNA SJP/UTBILDNINGSAVDELNINGEN ELLER DIN BEMANNINGSSEKTION, TEL 08/787 10 00, FÖR YTTERLIGARE UPPLYSNINGAR

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. Contribution to Salén News are gratefully appreciated.



En representativ samling sjö- och landanställda samlades i Saléns utbildningslokaler i det nya huset på Norrlandsgatan den 30-31 maj för noggrann genomgång av fartygens bemanning. Ansiktsuttrycken ger belägg för diskussionernas allvar, eller hur?

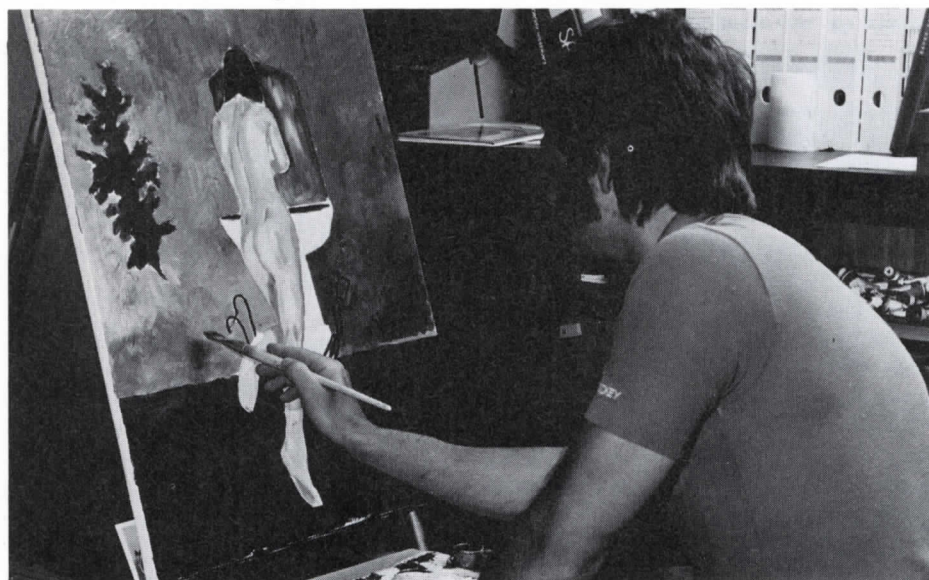
Malma-dag

Du och din familj rekommenderas att omgående lägga er i hårdträning inför de krävande övningar Saléns Idrottsförening planerar till den 26 augusti. Vad Du skall träna? Tja, allt från korvgrillning till varpakastning!

Tävling i terränglöpning mellan våra olika avdelningar är ett av inslagen. Vidare skall årets Salénmästare koras. I vadå? Ja, det får du komma dit och ta reda på!

Är du sjöanställd och i Stockholm denna dag kan du redan nu kontakta Kerstin Damberg och meddela om du kommer. Är du kontorsanställd kommer ytterligare information om evenemanget längre fram i sommar. Välkomna!

Sjöman och artist



Liksom Rönnerdahl i Evert Taubes diktning var både sjöman och artist, är sjöingenjör Bill Nilsson det i levande livet. Han tjänstgör i Salénrederiernas tankfartyg, senast som maskinchef i t/t Sea Scape, och sin fritid ägnar han

delvis åt att förkovra sig i måleri. På bilden ser vi honom framför staffliet, fotograferad av pumpman Gerhard Seifert, som ännu en gång på detta sätt lämnat ett förnämligt bevis på sin fotokicklighet.

Symposium

På Södergarn, Lidingö anordnar Kungl. Vetenskapsakademien under tiden 21-25 augusti Nobelsymposium nr 44 med mottot "Ethics for Science Policy". Symposiet stöds av bl a Nobelstiftelsen samt Sven och Dagmar Saléns stiftelse. De fyra första dagarna kommer att ägnas åt föredrag och diskussioner och den sista dagen framlägges och diskuteras resultatet av symposiet, varvid allmänheten får närvara.

Symposium

"Ethics for Science Policy" is the theme of a symposium being arranged August 21-25 by the Royal Swedish Academy of Science with the support of the Nobel Foundation and the Sven and Dagmar Salén Foundation. The symposium will be held at Lidingö in the Stockholm area.