

Salén-Nytt



Bolagsstämma

Vid ordinarie bolagsstämma i Salén-invest den 28 maj fastställdes den föreslagna utdelningen om 10 kr per aktie. Styrelse och revisorer omvaldes.

I en översikt i samband med stämman framhöll VD Sture Ödner att resultatet för 1980 torde bli förbättrat i jämförelse med 1979. För Salén Reefer Services förväntas i stort sett oförändrat resultat medan resultatet för Salén Dry Cargo torde bli väsentligt förbättrat. För Salén Tanker väntas en försämring och för Salén Energy en fortsatt positiv utveckling med tillfredsställande sysselsättning för borrhullformarna.

Resultatet för Salén & Wicander väntas ytterligare förbättras, framför allt som en följd av ökad försäljning av Gunclean och Siwertell-produkter. För säljningen av Toyota har ökat kraftigt hittills under året och resultatet torde bli tillfredsställande. För Saltech och övriga verksamheter inom koncernen väntas inga väsentliga resultatförändringar.

Sture Ödner berörde sambandet mellan de politiska kriserna i världen och marknadsutvecklingen för sjöfarten och pekade på ett antal faktorer som kan komma att påverka den framtida sjöfarten.

Han konstaterade även i hur ringa

grad den lagda sjöfartspropositionen kommer att påverka svensk sjöfart i positiv riktning. "Däremot bibehåller kommunikationsdepartementet på facklig begäran stupstocken, dvs kravet att svenska rederier icke kan avhända sig äldre tonnage på annat sätt än genom försäljning till sina konkurrenter. Undra sedan på att svensk sjöfart minskar".

Sture Ödner kom därefter in på de senaste händelserna som ytterligare försvårat verksamheten för sjöfartsnäringsen, nämligen Sjöfolksförbundets krav att all trafik på Sverige skall utföras av fartyg bemannade med svensk personal. "Aktionen är emellertid bara början. Lyckas man få gehör för sina realistiska krav, skall man gå vidare och förbjuda även tidsbefraktning av fartyg under främmande flagg. Sker så, skulle det bli en innebära att Saléns finge lägga ned sin verksamhet."

Med tanke på att framtiden inte ser särdeles ljus ut för internationell handel och sjöfart betonade Sture Ödner att Saléns bör återgå till de principer koncernen tillämpade under 60-talet och början av 70-talet, nämligen att täcka in de närmaste två-tre åren med säkra affärer både vad gäller flottan och

borrhullformarna, vilket nu är möjligt. Skulle å andra sidan utvecklingen av världshandeln bli mera positiv än förutsett, har Saléns tillräcklig kapacitet ledig för att tillvarata en sådan uppgång.

Avslutningsvis berörde Sture Ödner några av de viktigaste händelserna under den senaste tiden. Kontorshuset vid Norrlandsgatan såldes till 60% motsvarande samma belopp som den ursprungliga investeringen i hela fastigheten.

Det gamla avtalet med staten sades upp och ersattes med ett nytt hösten 1979. Innebörden av det nya avtalet är i huvudsak att staten ställer garantier för refinansieringslån på de stora tankfartygen. Om Saléninvests likviditet under avtalsperioden understiger 200 Mkr har Saléninvest rätt att erhålla anstånd med amorteringar för att likviditeten skall uppgå till minimum 200 Mkr. Saléninvest förbinder sig att behålla minst 12 fartyg under svensk flagg.

Sammanslagningen av NK-Åhléns med J S Saba innebär en ny koncernbildning, vars omsättning beräknas uppgå till 17 miljarder. Saléns liksom Johnsons andel i den nya koncernen blir ca 30% vardera mot tidigare 40% i Saba. Genom framtida konverteringar kan andelen komma att sjunka till 25%.

Annual general boardmeeting

The proposed dividend of SEK 10 per share was approved at the Annual General Meeting of Saléninvest on May 28.

In a summary presented in connection with the Meeting, Managing Director Sture Ödner declared that income in 1980 should improve compared with 1979. Earnings will remain largely unchanged for Salén Reefer Services, he said, while Salén Dry Cargo's income is expected to increase substantially. A decline in earnings is predicted for Salén Tanker, while continued favorable development is expected for Salén Energy, with satisfactory utilization of its drilling platforms.

A substantial improvement in earnings is predicted for Salén & Wicander.

Sture Ödner touched upon the connec-

tion between political crises in the world and marketing developments in the shipping industry, pointing out a number of factors which can affect the industry in the future.

Mr. Ödner emphasized that the positive effects of the new shipping proposition now under consideration will be limited for the Swedish shipping industry.

Considering the fact that the outlook for international trade and shipping is not especially bright, Mr. Ödner stressed the importance of having Salén revert to the principles the Group applied during the Sixties and early Seventies — namely, of protecting the company during the coming two or three years with firm contracts for the fleet and drilling platforms. At present, this is possible. On the other hand, if world trade should develop more favorably than anticipated, Salén has the

necessary free capacity to take advantage of the upswing.

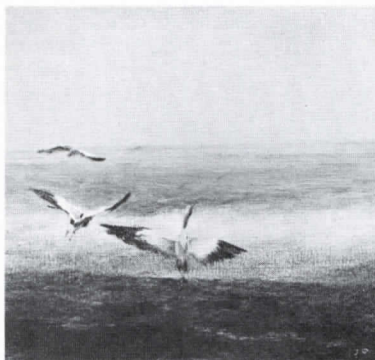
In closing, Mr. Ödner discussed the new agreement with the Swedish Government, which provides government guarantees for refinancial loans on the company's large tankers. If liquidity should fall below SEK 200 million during the duration of the contract, Saléninvest has the right to defer amortization in order to allow liquidity to rise to at least SEK 200 m. Salén has committed itself to retaining at least 12 ships under the Swedish flag.

The merger of NK-Åhléns with J.S. Saba has given rise to a new Group, with predicted sales of SEK 17 billion. Salén will have a 30 percent interest in the Group, compared with its previous 40 percent interest in Saba.

Omslagsbilden

Förstasidan prydes den här gången av ett vackert konstverk, oljemålningen Fågellek av konstnären Olle Lindgren, Stockholm, representerad på bl a Nationalmuseum och Moderna Museet. Tavlan återfanns bland de många konstverk som ingick i Saléns Konstklubbs stora vårutlottning, om vilken mer finns att läsa på sidorna 19 och 20.

Foto: Per-Olow



Cover picture

A beautiful oil painting entitled "Fågellek" (Birds at Play), by Olle Lindgren, Stockholm, adorns the cover of this issue. Mr. Lindgren's work is represented at the National Gallery of Art and the Museum of Modern Art in Stockholm, among other places. The painting was one of many works of art included in the Salén Art Club's big springtime lottery. For additional information see page 19 and 20.

Saléninvest-koncernen 1978 — 1979

KONCERNENS OMSÄTTNING FÖRDELAD PÅ RÖRELSEGRENAR (Mkr)

	1979	1978
Salén Reefer Services	1 377,4	1 289,7
Salén Tanker	497,8	202,6
Salén Dry Cargo	657,7*)	381,9*)
Tor Line, andel	191,4*)	169,0*)
Salén & Wicander	170,3	93,8
Salén Energy	80,6	69,0
Toyota Autoimport	206,3	216,6
Sven Salén AB	8,9	11,3
Salén U.K.	12,6	8,8
Salén Technologies	13,2	3,9
Fastighets AB Oxen Större	27,7	16,5
Övrigt	10,5	12,7
Avgår internomsättning mellan ovanstående enheter	- 27,4	- 18,0
SUMMA	3 227,0*)	2 457,8*)

*) Inkl. omsättning belöpande på handelsbolagsandelar.

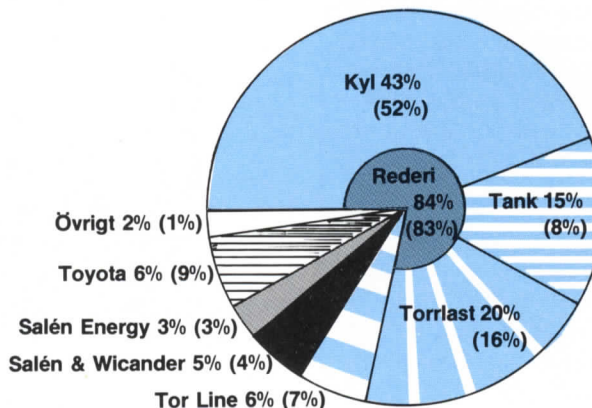
KONCERNENS RÖRELSERESULTAT*) FÖRDELAT PÅ RÖRELSEGRENAR (Mkr)

	1979	1978
Salén Reefer Services	44,5	121,2
Salén Tanker	34,9	- 212,9
Salén Dry Cargo	76,7	- 105,8
Tor Line, andel	2,5	8,4
Salén & Wicander	5,7	0,9
Salén Energy	10,5	5,9
Toyota Autoimport	2,5	11,1
Sven Salén AB	- 0,3	2,5
Salén U.K.	0	0,7
Salén Technologies	0	- 0,1
Fastighets AB Oxen Större	19,8	13,0
Övrigt	- 8,8	- 7,9
SUMMA	188,0	- 163,0

*) Inkl. extra planenliga avskrivningar och resultat vid försäljning av fartyg.

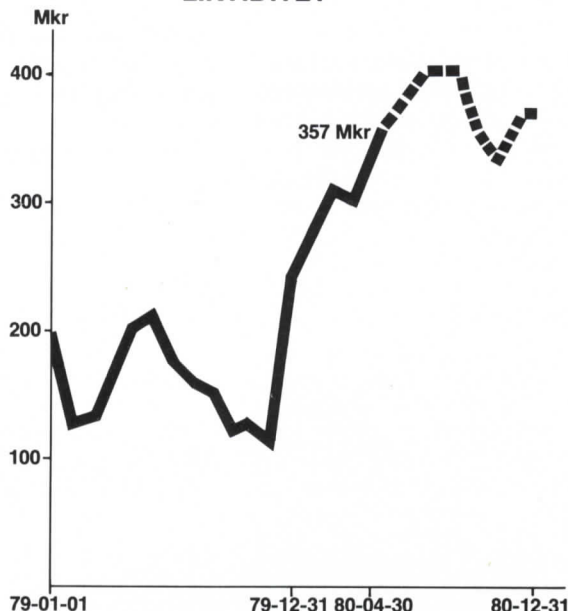
SALÉNINVESTKONCERNEN

OMSÄTTNING PROCENTUELL FÖRDELNING 1979 (1978)

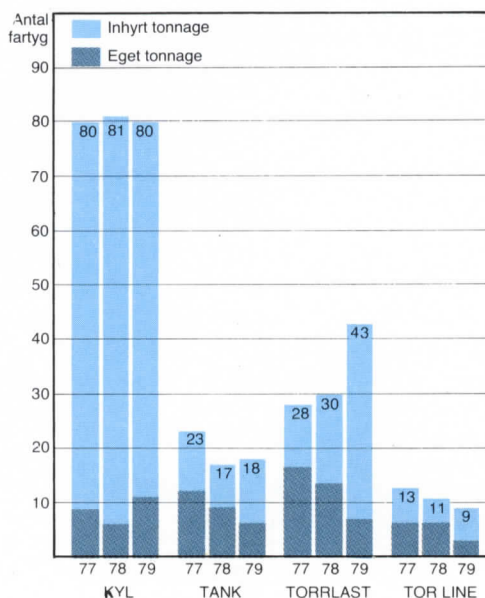


SALÉNINVESTKONCERNEN

LIKVIDITET



SALÉNFLOTTAN



Totalt antal fartyg 1977-12-31: 144 varav egna 42
1978-12-31: 139 varav egna 33
1979-12-31: 150 varav egna 24



Kyl

Under de senaste veckorna har kylmarknaden varit aktiv och en viss brist på kyltonnage har uppstått. De främsta orsakerna torde vara en förlängd skeppningssäsong med frukt från södra hemisfären, en viss ökad bananproduktion samt tonnagebehov för frysta produkter till Ryssland.

Vi kan nu förvänta oss en relativt snabb nedgång i marknaden de närmaste veckorna, vilket är helt normalt för årstiden.

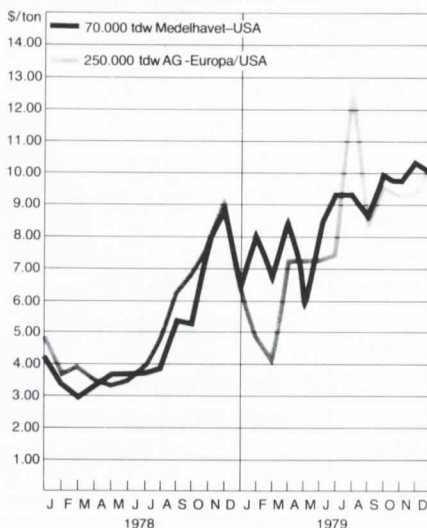
Sysselsättningsläget för oss är fortfarande gott och med en del återleveranser av korttidsbefraktade fartyg de närmaste veckorna kommer vi inte att ha några större problem under juni månad.

Tank

Ingen förändring på tankmarknaden har inträffat sedan vår förra rapport. Lagren av råolja och produkter i hela världen har ökat ytterligare och är nu i USA omkring 25% högre än förra året. Den stora frågan nu är huruvida en minskning av lagren kommer att ske under sommaren med minskande efterfrågan på tanktonnage, eller om lagernivån kommer att behållas som en följd av den osäkra oljeförsörjningssituationen.

I AG ligger omkring 20 fartyg över 200.000 tdw och väntar på att få en last

GENOMSNIITTLIGA TANKFRAKTER 1978-1979



men fraktnivån tycks ha stannat upp vid WS 29-30 för 250.000 ton AG/West. I Medelhavet betalas WS 70 för 85.000 ton till USA. I Karibiska havet har det varit en del aktivitet i Mexiko, där 60.000 ton får WS 125-130 för en resa till US Gulf.

Våra egna fartyg är alla sysselsatta, bl a beroende på ett nyligen tecknat kontrakt för våra 350.000-tonnare samt några t/c-affärer för det mindre tonnage.

Torrlast

Atlantmarknaden är fortsatt stark med

ökad efterfrågan på framför allt panmaxtonnage. Den senaste tidens ökade kolskeppningar från Hampton Roads, USA, till Japan har medfört långa väntetider och en allt fastare marknad över alla storlekar för prompta positioner. 55.000 ton kol USA-Japan har betalats med USD 28,50 per ton och 68.000 tdw fick betalt USD 20.750 per dag för samma resa med leverans på Kontinenten. Högst betalt för spannmål är USD 23,50 för 55.000 ton USA-Golfen till Kontinenten. 27.000 tdw betalas USD 12.500 per dag för transatlantisk rundresa via River Plate.

Gruvarbetarstrejken i Australien medförde en plötslig nedgång i Fjärran Östern-marknaden och generellt fick de flesta redare nöja sig med USD 3/4.000 mindre i insegling per dag trots alla försök att hålla ut. Kolgruvorna är nu tillbaka i produktion och marknaden tycks ha stabiliserats kring nuvarande nivå. Effekterna av vulkanen St. Helens utbrott samt eventuella fortsatta oroligheter på arbetsmarknaden i Australien gör framtiden svårbedömd. Det är dock inte troligt att vi skall behöva se en fortsatt nedgång den närmaste tiden.

Vårt sysselsättningsläge är för närvarande tillfredsställande, då vi i stor utsträckning är täckta med kontrakt från Fjärran Östern.

Freight market

Week 22

Reefers

The reefer market has been very active during the last few weeks and a certain shortage of tonnage has prevailed. The main reasons for this have been an unexpectedly long fruit season in the Southern Hemisphere, increased banana production, and an increased demand for the transport of frozen products to the USSR.

We now foresee a comparatively rapid drop in the market during the coming weeks which is quite normal for this time of year. Our own fleet is well employed and with the redelivery of some short-term charters during the next few weeks, we do not foresee any employment problems during the month of June.

Tanker

There has been little change in the tanker market since our last report. Stocks of crude och products world-wide have increased further, and in the USA are now about 25% higher than they were last year.

The main question now is whether a reduction in stocks will take place during the summer with a consequent decrease

in the demand for tank tonnage or if present stock levels will be maintained as a result of the uncertain oil supply situation.

In the Arabian Gulf there are around 20 vessels of over 200,000 tdw waiting for cargoes, but the freight level seems to have been stopped at WS 29-30 for 250,000 tons AG/West. In the Mediterranean 85,000 tons to the USA is being paid at WS 70. In Caribs there has been some activity in Mexico, where 60,000 tons is being paid at WS 125-130 for a trip to US Gulf.

Our own vessels are all fully employed mainly as a result of a recently concluded contract for our 350,000 tonners as well as some t/c deals for the smaller tonnage.

Dry Cargo

The cross-Atlantic market has remained strong with increased demand especially for Panmax tonnage. The recent increase in coal shipments from Hampton Roads, USA, to Japan has created longer turn-time and a much firmer market for all prompt vessels. 55,000 tons coal USA-Japan was paid USD 28.50 per ton and

68,000 tdw was paid USD 20,750 daily for the same trip with delivery on the Continent. Highest paid for grain is USD 23.50 for 55,000 tons US Gulf to Continent. 27,000 tdw is valued at abt USD 12,500 daily for transatlantic round-voyage via River Plate.

The coal miners' strike in Australia created a sudden drop in the Far East market and most owners were forced to accept USD 3/4,000 less per day on time-charter equivalent, despite efforts to hold out. The coal miners are now back in production and the market has stabilized at its present level. The effect of the volcano St. Helen's eruption and possible continued disturbances on the Australian labour scene make it hard to foresee the market ahead. However, a further drop in the near future is deemed unlikely.

Our employment situation is at present satisfactory due to the fact that we are to a large extent covered by contracts from the Far East.

Bananveteran

Nils Arvidsson, VD vid AB Banan-Kompaniet, sätter ett svårslaget rekord i sommar. Han uppnår 50 anställningsår i bolaget och tycker att det då kan vara dags att pensionera sig.

Nils Arvidsson började vid BK i juni 1930. Han fick arbeta på de flesta av bolagets avdelningar, bl a på Banan-Kompaniets ångbåtsavdelning. Den var inrymd högst upp i fastigheten Kungsgatan 7 i 3 rum och hall. Ett rum var dock uthyrt till ett annat företag. Sven Salén, Per A Thim och Martin Wahlström på ångbåtsavdelningen administrerade den s k banan-linjen Rotterdam/Bremerhafen — Göteborg — Oslo, resp Limhamn — Stockholm. Man sysselsatte fem fartyg. Nils Arvidsson vikarierade för kontorsbiträdet, som bl a skötte klaringerna.

På 30-talet tog bananimporten anseende proportioner tack vare Banan-Kompaniets skickliga marknadsföring, som i många avseenden var före sin tid.

Bananstopp under kriget

Under kriget stoppades importen helt och personalen minskades. Nils Arvidsson var dock kvar och sysslade mest med frukt, konserver och ersättningsvaror.

Mot slutet av kriget planerade Nils Arvidsson för igångsättningen av bananimporten igen. Den första lasten kom redan i september 1945. Det fanns dock många problem med importen efter kriget. Bristen på dollar gjorde att importlicenser erfordrades och kontakterna med myndigheterna tog mycket tid.

De flesta affärer var s k kompensationsaffärer. Importländerna var många. Kamerun, Kanarieöarna och



Nils Arvidsson

Brasilien dominerade med enstaka laster från Centralamerika som efterlängtrade udda inslag. Från början av 50-talet lyckades man dock få till stånd en så gott som hundra procentig import av kvalitetsbananer från Centralamerika och Colombia — något som består än idag.

Byggmästaren

Nils Arvidsson har under sin verkamma tid varit med om att bygga upp BK:s nätverk av mogningsanläggningar. Frånsett huvudbyggnaden i Stockholms Frihamn, från 1928, är samtliga övriga åtta anläggningar byggda efter kriget — de flesta så sent som på 70-talet. Det är alltså en modern organisation som Nils Arvidsson lämnar efter sig när han nu drar sig tillbaka från den direkta ledningen av Banan-Kompaniet för att odla sitt nyväckta golfintresse. Han gör det med tillfredsställelsen att ha haft framgång med mycket intressanta arbetsuppgifter i en dynamisk och krävande bransch.

James Johannesson

50-year veteran importer to retire

One of the men who did most to introduce bananas to Sweden, Nils Arvidsson, Managing Director of AB Banan-Kompaniet (BK), will celebrate 50 years with the company this summer, a record that is hard to beat. And he thinks that it may then be time to retire.

Mr. Arvidsson joined Banan-Kompaniet in June, 1930. Under his leadership, banana imports to Sweden reached considerable proportions, thanks to skillful marketing techniques that were in many respects ahead of their time.

During World War II, the import of bananas was curtailed and personnel reductions were effected. Toward the end of the conflict, Nils Arvidsson began planning for the resumption of banana imports.

Most of the import agreements were "compensation transactions". Bananas were imported from many countries. Cameroon, the Canary Islands and Brazil were leading sources, with occasional shipments from Central America providing a highly desirable, but rare addition. From the beginning of the Fifties, however, successful arrangements were made to import virtually all high quality bananas from Central America, a practice which continues even today.

During his career, Nils Arvidsson helped to build up Banan-Kompaniet's network of facilities for the ripening of fruit. Nine installations were constructed. Except for the main building in Stockholm's Free Port, all of them were built after the war, mainly during the Seventies. Thus, Nils Arvidsson leaves an up-to-date organization behind him as he withdraws from direct leadership of Banan-Kompaniet to cultivate a new interest: golf. He goes with the satisfaction of having succeeded with many interesting assignments in a dynamic and demanding line of business.

En märkesman



Sven Lantz — i Saléns tjänst 1931-1972 systematiskt gå igenom och bringa reda i Saléns mycket omfattande arkiv av dagböcker, handlingar och fotografier. Han har även ägnat stort intresse åt att

Ännu en gång har kapten Sven Lantz berikat vårt vetande om gamla salénfartyg och hur det var att segla dem. Han gjorde det vid en sammankomst på Saléns för en tid sedan för rederiets pensionärer och anställda. Föredraget var en fortsättning på ett tidigare föredrag som handlade om de allra första kylfartygen. Då liksom nu gav Sven Lantz prov på sin eminenta berättarkonst, baserad på ett långt liv till sjöss — nästan uteslutande i Saléns tjänst och där företrädesvis i kylfart.

Det är nu snart 10 år sedan Sven Lantz gick i pension. De första åren där efter ägnade han sig till stor del åt att

teckna ner sina minnen från ett händelserikt liv till sjöss. Nära 500 maskinskrivna sidor har det hittills blivit, en imponerande volym som varit möjlig att åstadkomma tack vare omsorgsfullt förda anteckningar men framför allt tack vare ett osvikligt minne. En bok bör det kunna bli så småningom av detta unika material.

Den 29 juni fyller Sven Lantz 75 år. Vi på Salén-Nytt gratulerar honom varmt på bemärkelsedagen och hoppas att han även i fortsättningen skall dela med sig av sina rika erfarenheter, dels i flera föredrag och dels, liksom hittills, i Salén-Nytts spalter.

Salenergy IV levererad

Den 23 maj levererades ännu en borrhplattform av jack up-typ till Salén Offshore Drilling Co i Houston. Det var plattformen Salenergy IV som då formellt övertogs från varvet, Davie Shipbuilding Ltd i Quebec, Kanada. Salenergy IV skall fram till hösten utföra borrhningar för Hudson Bay Oil and Gas Co i ett område norr om Prince Edward Island i S:t Lawrencebukten. Därefter förflyttas plattformen på pråm till Mexikanska golfen för att under det närmaste året utföra borrhningar för Conoco.

Den 29 maj gick Salenergy IV på sitt sysselsättningskontrakt med Hudson Bay och bogseringen på S:t Lawrencefloden till borrhplatsen påbörjades följande dag.

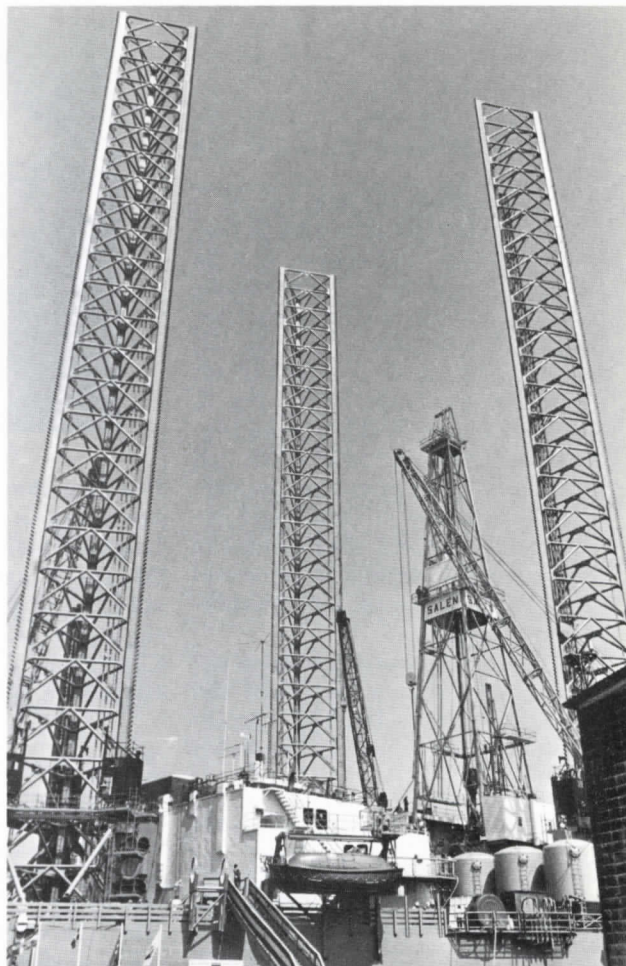
Salenergy IV, som beställdes av och levererades till Salén Offshore Drilling Co AB, överfördes på leveransdagen till ett ägarkonsortium bestående av Säfveåns dotterbolag Sevonía Drilling Co AB (15%) och Delta Drilling AB (85%), ett dotterbolag till Salén AB. Salén Energy förhyr under tre år 65% från Delta och har därefter option att förvärva denna andel.

Salén Offshore Drilling Co (SODCO) opererar och bemannar såväl denna plattform som Saléns övriga för delägarnas räkning.

Salenergy IV är en s k 250-fotare, dvs den klarar att operera på ett vattendjup av max 250 fot (ca 76 m). Max borrhdjup är ca 6.000 m. Riggen har 110 m långa s k "independent legs", dvs oberoende ben som till skillnad från benen på Salenergy I ej är förenade nertill via en stor fot. Maskineriet består av fyra dieselmotorer av fabrikat Caterpillar D 399 om vardera ca 1400 hk. Bostäder finns för 78 personer.

Davie Shipbuilding Ltd tillverkar jack up-riggar under licens från Marathon le Tourneau i USA. Orderstocken rymmer f n fem 250-fotare för Global Marine, USA, samt en 300-fotare för

Salenergy IV på dopdagen den 24 maj 1980 vid varvet i Lanzon, Quebec. De 110 meter höga benen är vid fotograferingstillfället stående på flodbotten. Själva skrovet är uppjackat till i höjd med kajnivå, d v s ca 6 meter. Mellan de två högra benen syns borrhornet, den s k derricken (med Saléns namn på).



Dopet förrättades lördagen den 24 maj av Teta Moberg, maka till Rainer Moberg, VD i Salén Offshore Drilling. T v ses varvschefen Bill White med maka.

Petrobras, Brasilien. Samtliga 250-fotare har beteckningen SD-C, där SD står för "shallow draft" och C för "cantilever". Cantilever är den skjutbara konsol på

vilken själva borrhornet står, och som möjliggör borrhning utanför skrovet exempelvis genom en produktionsplattform.

Salenergy IV delivered

Salenergy IV, a jack-up type drilling rig, built by Davie Shipbuilding Ltd in Quebec, was delivered to the Salén Offshore Drilling Co AB on May 23 and named the following day by Mrs Teta Moberg, wife of the Managing Director of Salén Offshore Drilling Co, Mr Rainer Moberg.

On May 30, Salenergy IV commenced the tow to a drilling site north of Prince Edward Island in the Gulf of St. Lawrence, where two wells will be drilled for Hudson Bay Oil and Gas Company. In the autumn, the rig will be transported on a barge to the Gulf of Mexico to drill for Conoco off the U.S. coast.

Salenergy IV was ordered by and delivered to Salén Offshore Drilling Co and taken over on the delivery date by a consortium comprising Säfveåns AB (15%) and Salén AB (85%). Salén Energy AB will lease 65% of the rig from Salén AB during a three-year period, after which it has an option to purchase this share.

Salén Offshore Drilling Co (SODCO), Houston, operates Salenergy IV and the other Salén rigs on behalf of the joint owners.

Salenergy IV is a so-called 250-footer, which means that it can drill offshore at a maximum water depth of 250 feet. The

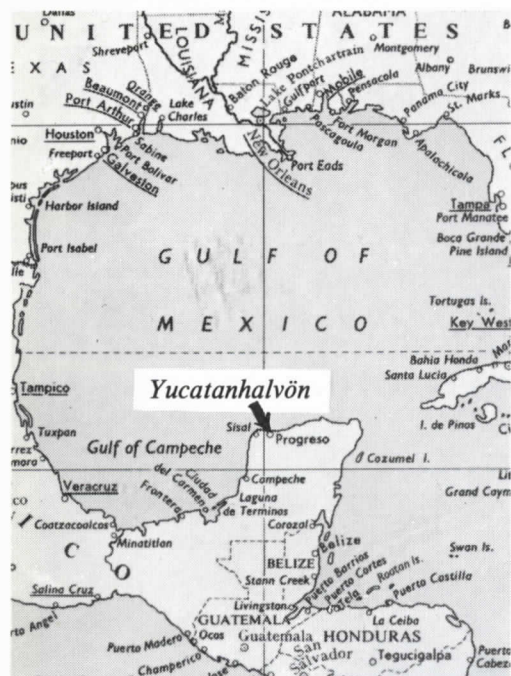
maximum drilling depth is approximately 6,000 meters. The rig stands on 110-meter-long "independent legs" which, unlike those on Salenergy I, are not connected to a large foot at the base.

The rig machinery includes four 1,400 horsepower Caterpillar D 399 diesel engines. The rig has living accommodations for 78 persons.

Davie Shipbuilding Ltd has specialized for some years in building jack-up rigs. The backlog of orders includes five more 250-footers for Global Marine and a 300-footer for Petrobras in Brazil.

Tor Line i Mexiko

I samband med det mexikanska statsbesöket tecknade Tor Line AB ett avtal med det mexikanska turistministeriet om att tillsammans med mexikanska intressenter upprätta en färjeförbindelse mellan Yucatanhalvön och det nordamerikanska fastlandet.



Begärligt turistmål

Den mexikanska Yucatanhalvön, ett oförstört fritidsparadis med bl a intressanta lämningar från Maya-kulturen, har blivit ett begärligt turistmål för nordamerikanerna. Här pågår också ett av världens största turistutvecklingsprogram. I samband därmed har det blivit aktuellt med en reguljär båtförbindelse mellan Mexiko och någon amerikansk hamn vid Mexikanska Gulfen — något som saknas idag.

Nu planerar Tor Line, att i samarbete med Nacional Hotelera — en statsägd och ledande mexikansk hotellkedja — under 1981 starta en sådan färjeförbindelse. Från lämplig hamn på Yucatan skall färjorna trafikera hamnar i tex Florida, Louisiana eller Texas. Fartygen blir kombinerade passagerar/bil/lastfärjor av skro/ro-typ. Kapacitet: ca 800 passagerare och ca 250 bilar.

Tor Line, svensk pionjär när det gäller ro/ro-sjöfart, är med och finansierar projektet och bidrar för övrigt med de operativa kunskaperna. Ansvarig från Tor Lines sida blir Lars Wikander,



Lars Wikander flyttar till Miami

som fr o m i sommar är stationerad på rederiets kontor i Miami, USA.

Projektet har i hög grad den mexikanska regeringens välsignelse och kommer bl a på marknadsföringssidan att stötts av det mexikanska turistministeriet.

Lördagen den 24 maj signerades avtalet mellan Tor Line och det mexikanska turistministeriet på UD av den mexikanske turistministern Guillermo Rossell de la Lama och Martin Lundberg, VD i Tor Line AB. Därtill kommer det att kontrasigneras av den mexikanske presidenten José Lopez Portillo.

Tor Line establishes ferry link with Mexico

In connection with the official Mexican visit to Sweden in May, Tor Line AB signed an agreement with the Mexican Ministry of Tourism to establish a ferry link between the Yucatan Peninsula and the North American continent. Tor Line will collaborate with Mexican interests in the venture.

Attractive tourist destination

The Yucatan Peninsula in Mexico, an unspoiled vacation paradise whose attractions include interesting remains of Mayan culture, has become a popular destination for North American tourists. One of the world's most ambitious tourist development programs is also underway there, making it opportune to have a scheduled boat connection between Mexico and an American port on the Gulf. There is no such link today.

The connection Tor Line is planning to establish will be a joint venture with Nacional Hotelera, a leading, government-owned chain of Mexican hotels. Scheduled traffic will link a suitable Yucatan port with comparable ones in the U.S., with Florida, Louisiana and Texas being possible choices. The vessels will be combination passenger, automobile and cargo ferries of the ro-ro type, capable of carrying 800 passengers and approximately 250 cars.

Tor Line, the Swedish pioneer in the ro-ro business, will invest both capital



and operating know-how in the venture. Responsibility for Tor Line's interests in the project will rest with Lars Wikander, who will be stationed at the company's office in Miami, Florida, beginning this summer.

The venture has the hearty endorsement of the Mexican Government. Marketing efforts and other activities will be supported by the Mexican Ministry of Tourism.

The agreement between Tor Line and the Mexican Ministry of Tourism was signed at the Ministry of Foreign Affairs in Stockholm on May 24. Signatories were the Mexican Minister of Tourism, Guillermo Rossell de la Lama, and the Managing Director of Tor Line AB, Martin Lundberg. The contract was countersigned by Mexico's President, José Lopez Portillo.

Siwertell — en best-seller

Siwertellsystemet för lossning av bulklaster — kol, spannmål etc — är på väg att bli en ny best-seller för Salén & Wicander. Efter en förhållandevis trög start i mitten av 70-talet överträffar försäljning och produktion nu prognoserna med bred marginal och framtiden ser minst sagt ljus ut för Bjuv-företaget. Sysselsättningen är tryggad för lång tid framöver och för att klara expansion och leveranser nyanställer man nu personal. För närvarande har Siwertell ca 65 anställda, av vilka ungefär hälften är tjänstemän och hälften kollektivanställda.

Chef för företaget är Lennart Tingskog, som varit med alltifrån början. Han var en av dem som under 70-talets första år skapade Siwertell-systemet, som i första hand är baserat på en skruvtransportör av speciell typ, som på några få år så smått revolutionerat hanteringen av bulklaster. Lennart Tingskog berättar att bl a USA visat stort intresse för systemet. Nyligen återkom han därifrån efter avslutande förhandlingar om installation av ytterligare en stor anläggning, denna gång på USA:s västkust.

Kina hör även till de länder som visat speciellt intresse för Siwertell. I april skedde en första presentation av systemet i Peking och därefter har två delegationer varit i Sverige för fortsatta studier och diskussioner med Siwertell och Saltech. Den senast anlända gruppen, som bl a omfattade kvalificerade tekniker, gjorde även ett studiebesök i Landskrona, där en av hamnens Siwertell-anläggningar demonstrerades. Fortsatta förhandlingar kommer nu att äga rum.



Visiting Landskrona, a delegation from China made a detailed study of the Siwertell installation in the port. In this photograph, taken 30 meters above ground level, some of the guests are shown with Robert Johansson, Siwertell's sales manager.

Siwertell system becomes best-seller

The Siwertell system for unloading bulk cargoes of coal, grain and similar products is becoming a new best-seller for Salén & Wicander. After a comparatively sluggish start in the mid-Seventies, sales and production spurred and now surpass sales prognoses by a wide margin.

The future looks bright for the Siwertell company in Bjuv, Sweden. Employment is assured for a long time to come, and new personnel are being added to cope with expansion and deliveries. Siwertell presently employs 65 persons, approximately half of whom are office employees and the remainder factory workers.

Lennart Tingskog, who has headed the company since its formation, was active during the Seventies in developing the Siwertell system. It is based primarily on

a special type of screw conveyor which, in only a few years, has virtually revolutionized bulk cargo handling.

During a recent trip to the U.S., where interest in the new system reportedly is high, Mr. Tingskog concluded negotiations for the installation of a large Siwertell unit on the west coast.

In addition to the U.S., the countries exhibiting great interest in the system include China, where it was demonstrated in Peking in April for the first time. Subsequently, two delegations from China have visited Sweden for continuing studies and discussions with Siwertell and Saltech. The most recent group, which included experienced technicians, also made a study trip to Landskrona, where a Siwertell unit was demonstrated. Further negotiations are planned.

Salwico har ändrat ansikte

Under ett flertal år har Salén & Wicander Marin AB marknadsfört ett brandalarmsystem med produktnamnet Salwico-Strömberg. Från och med årsskiftet 1979/1980 har det finska företaget OY Strömberg AB hoppat av samarbetet.

Hela tillverkningen av brandalarmcentralerna ligger nu i Sverige, närmare bestämt hos ATEW i Flen. Utvecklingsavdelningen finns dock fortfarande hos Salén & Wicander Marin i Göteborg.

I samband med detta har Salwico bytt logotype som är anpassad både för gas- och brandlarmsystemen.


GAS- OCH BRANDLARMSYSTEM

Dessutom har företaget kommit fram med en rad nya produkter under våren 1980 både på marin- och industrisidan, bl a en ventilationsadapter typ NID-D3, ännu så länge endast för industriapplikationer.

För industriapplikationer har även en lång rad produkter börjat marknadsföras.

Årsredovisningar

Saléninvests årsredovisning på såväl svenska som engelska föreligger nu i tryck och kan rekvideras från Informationsavdelningen, Saléninvest AB, 106 09 Stockholm, tel. 08/787 10 00.

Salén & Wicanders årsredovisning, som framställts enbart på engelska, är också klar och kan rekvideras genom deras växel, tel. 08/98 06 80.

Annual reports

The 1979 annual report for Saléninvest is now available and may be ordered from Saléninvest AB, PR Dept., S-106 09 Stockholm. The Salén & Wicander annual report for 1979 is obtainable from Salén & Wicander AB, P O Box 1122, S-171 22 Solna.

Rekordsnabb installation av IGS och COW

Under Saltechs ledning utfördes i april på rekordtid installation av anläggningar för inertgas (IGS) och crudespolning (COW) på tankfartyget South Angela om 115.000 ton, som tillsammans med systerfartyget South Vivien långtidscharters av Salén Tanker. Det omfattande installationsarbetet genomfördes i samråd med Salén Tanker och Fartygsdrift samt med utnyttjande av det portugisiska företaget Navalconsulte, Lissabon, för arbetets genomförande ombord. Tack vare noggrann planering och den korta installationstiden blev kostnaderna för installationerna lägre än vad som är normalt för denna typ av arbeten. Liknande installationer genomförs under juni/juli på South Vivien.

Så här gick hela operationen till:

Saltech hade fått uppdraget att planera och utföra installationerna och övriga kompletteringar för uppfyllande av IMCO-kraven. Fartygets trade hade emellertid förhindrat att arbetet kunnat utföras. Inertgasutrustning, spolkanoner och förtillverkade rörsystem hade legat i Lissabons hamn sedan början av året i väntan på ett lägligt tillfälle. Ett sådant uppenbarade sig i påskveckan då South Angela i ballast från USA blev destinerad till AG.

100 ton utrustning

Fartyget anlände gasfritt till Lissabon den 2 april. Arbetet med att ta ombord utrustningen, närmare 100 ton, och montera de tunga komponenterna bedrevs dygnet runt med en arbetsstyrka på 50-60 man. När fartyget avseglade mot AG efter påskhelgen följde åtta



M/t South Angela – Installationen av IGS- och COW-systemen på däck närmar sig fullbordan vid Navalconsultes kaj i Lissabon.

man med förutom arbetsledare och Saltech's inspektör. De avslutande rörarbetena och elinstallationerna utfördes under resan genom Medelhavet och Röda Havet och när fartyget passerade Dubai den 29 april togs Lloyds inspektör ombord. Efter besiktning och avprovning erhöles Lloyds certifikat på installationen och fartyget fortsatte till Ras Tanura för lastning, utrustat med IGS-certifikat i enlighet med certepartiets krav.

Under den påföljande lastresan från Ras Tanura till Jeddah bedrevs utbildning ombord avseende handhavande av

såväl inertgasanläggningen som tankspolinstallationen.

Olika faser av "IMCO-projekt" har blivit en väsentlig del i Saltech's arbetsprogram, omfattande allt från grundläggande "requirement surveys" och handböcker till konstruktionsarbete och totalt installationsansvar. För närvarande har Saltech uppdrag av denna karaktär för Salén Tanker och för olika redare i USA, UK och Hong Kong.

Börje Stenström

IGS and COW installations in record time

Saltech has been charged with the responsibility to update the two motor tankers SOUTH ANGELA and SOUTH VIVIEN, which are on long term charter to Salén Tanker, to the latest IMCO standard. After detailed planning all the related material was strategically stored in Lisbon, awaiting a suitable timing for a call by one of the vessels.

South Angela recently got that opportunity and was directed to Lisbon on her ballast voyage from the U.S. East coast to the Arabian Gulf. The vessel only arrived into Lisbon at the Easter week-end. A team of 60 workers from Navalconsulte Lda — a Lisbon based marine service company with which Saltech cooperates

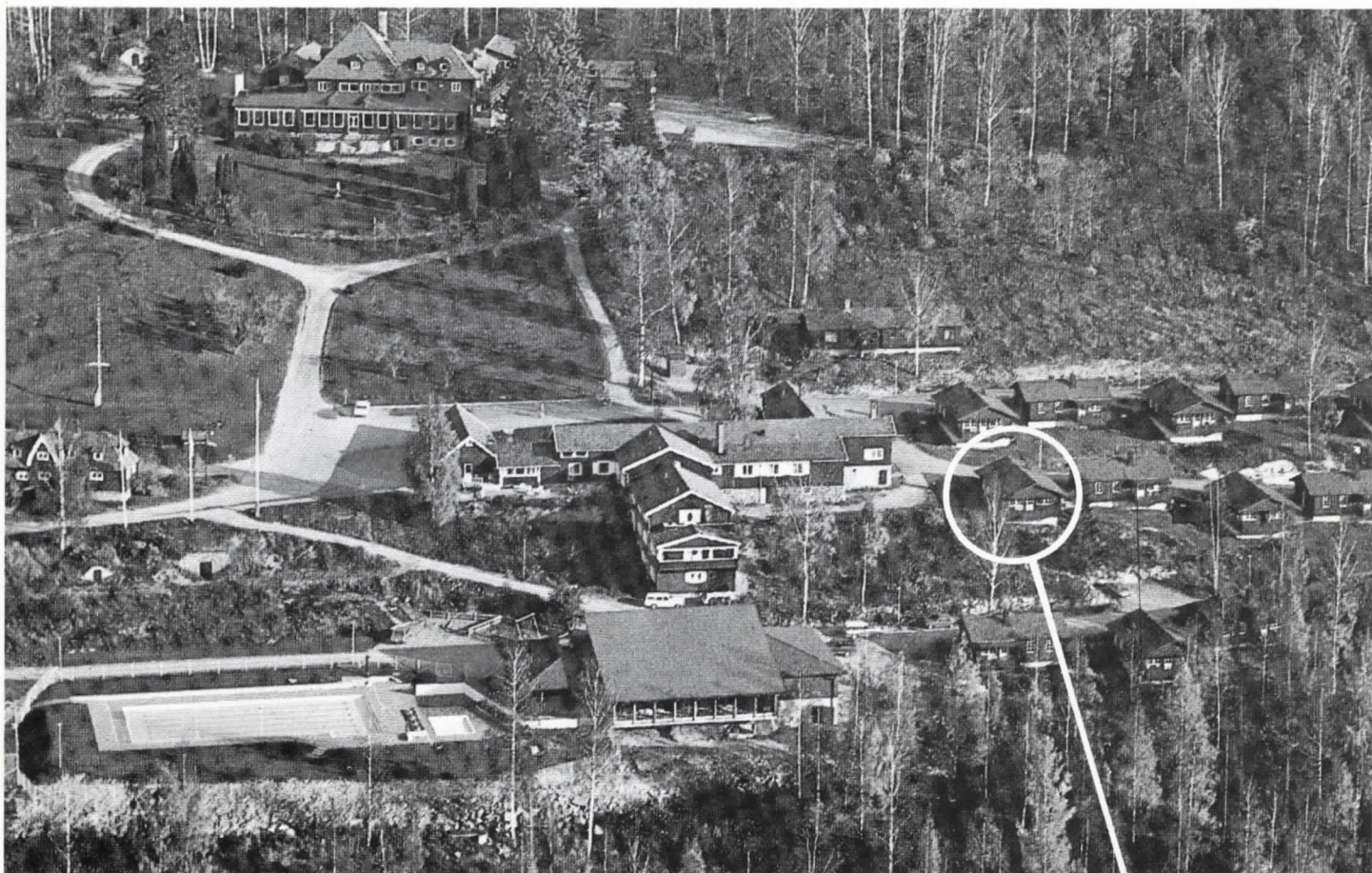
for the practical conduct of installation work — worked around the clock throughout the Easter weekend and part of the following week. A smaller crew joined the ship for the rest of the ballast voyage for completion of the installation.

When the vessel passed Dubai on April 29th a Lloyd's surveyor came onboard. After testing and inspecting the installations he issued the relevant certificate and the ship proceeded to Ras Tanura for loading. During the loaded passage from Ras Tanura to Jeddah training courses were conducted onboard in the operation of the COW equipment as well as the IGS installation.

The time in which this combined COW and IGS installation was carried out is believed to be shorter than used for any other known retrofit installation of this kind. A similar effort is presently being prepared for South Vivien.

These installations are a part of the Saltech activity in the field of "IMCO retrofits". These activities range from basic "requirement surveys" to manuals and "turn-key" responsibility and are expected to continue to be an important ingredient in the range of services which Saltech is offering to the shipping industry.

Salén-oas



Dalecarliabyn har ett underbart läge på en sydsluttning med utsikt över Siljan. Från Saléns stuga (nr 8, inringad) är det nära till bad, hotellmatsal och natur.



En sjömansfamilj i djupa skogen: Eva, Magnus och Johan på promenad bland björkar, granar och höga furor.



En kopp eftermiddagskaffe på balkongen med utsikt över Siljan.



På kvällskvisten känns det skönt att koppla av framför den öppna elden.



Famijlen Sjöquist fran

i Tällberg

Som de flesta av våra läsare säkert känner till, har Saléns Personalstiftelse till sitt förfogande ett antal sommar- och vinterstugor som hyrs ut till personal och pensionärer. Verksamheten har under åren blivit alltmer uppskattad och stugorna utnyttjas numera så gott som maximalt.

En av de populäraste stugorna är den som ligger i Tällberg, närmare bestämt i en stugby som är uppförd i anslutning till Dalecarlia Hotell. Stugan är mycket vackert belägen i en sydsluttning med en hänförande utsikt över Siljan, omgiven av milsvida skogar och strövmråden, genuin dalabeskyddelse, sjöar och vattendrag. Stugan har sex bäddar, är utrustad med bl a öppen spis och färg-TV. Gästerna har inom området tillgång till den nybyggda Dalecarlia-

hallen med två tempererade simbas-sänger, en inomhus och en utomhus, bastuanläggningar, solarium, olika motionsrum, tennisbana m m. På nära håll finns golf- och minigolfbanor och på vintern rika möjligheter till längd- och backåkning.

En av de många salénare som utnyttjat möjligheten att hyra stugan i Tällberg är familjen Sjöquist från Uppsala, som består av överstyrman Magnus Sjöquist, sedan många år verksam i kylrederiet, hans fru Eva, som studerar etnologi vid Uppsala Universitet, samt 3-årige sonen Johan. Familjen hyrde stugan under en vacker aprilvecka, när snötäcket just hade försvunnit från bygden men Siljans is fortfarande låg kvar. Magnus och Eva var helnöjda med vistelsen och rekommenderar

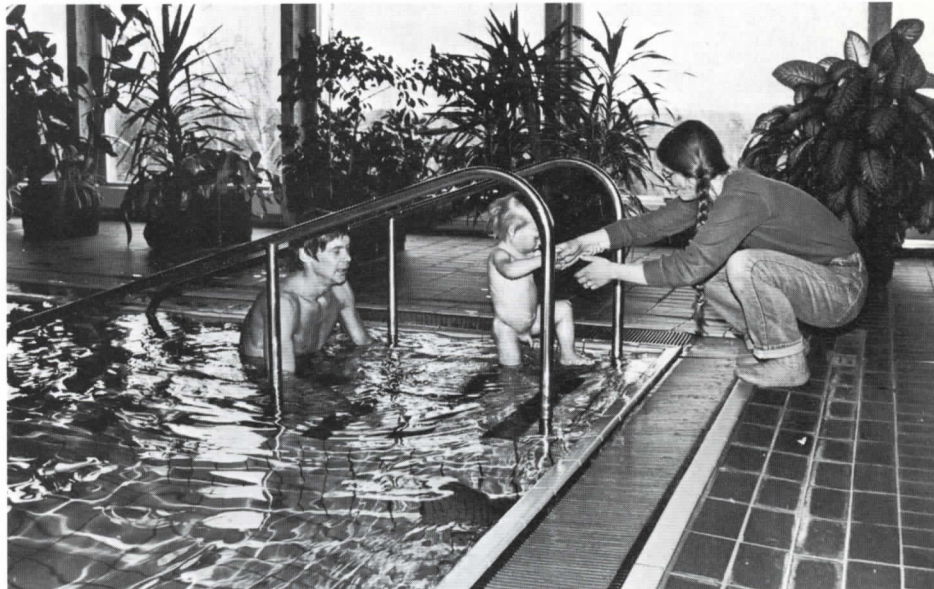
varmt andra sjöfarare i Saléns att hyra en eller annan vecka i Tällberg som en välbehövlig avkoppling till den krävande sjötjänsten. I detta kan Salén-Nytts friluftssälskande medarbetare enbart instämma med det tillägget dock, att stugan och den vackra dalanaturen däromkring inte enbart är tillgänglig för sjöfarande. Även landanställd personal och våra pensionärer har möjligheter att hyra stugan på samma villkor. Det är bara att sända sedvanlig ansökan till Personalstiftelsen, där Kerstin Damberg tar hand om den och ser till att den kommer med i utlottningen.

I kommande nummer av Salén-Nytt skall vi titta närmare på ytterligare några av de många stugor som hyrs ut genom Personalstiftelsens försorg.

Text och foto: Gösta Ekeström



Köket har modern utrustning och bardisk till vardagsrummet.



Inomhusbassängen är tempererad och bekväm med tillgång till bastubad och duschar. Utanför ligger en väl tilltagen utebassäng – även den tempererad.



Utsikt från stugan mot Dalecarlias huvudbyggnad.



Magnus orienterar Bosse Sundblad om Tällbergsbygden.

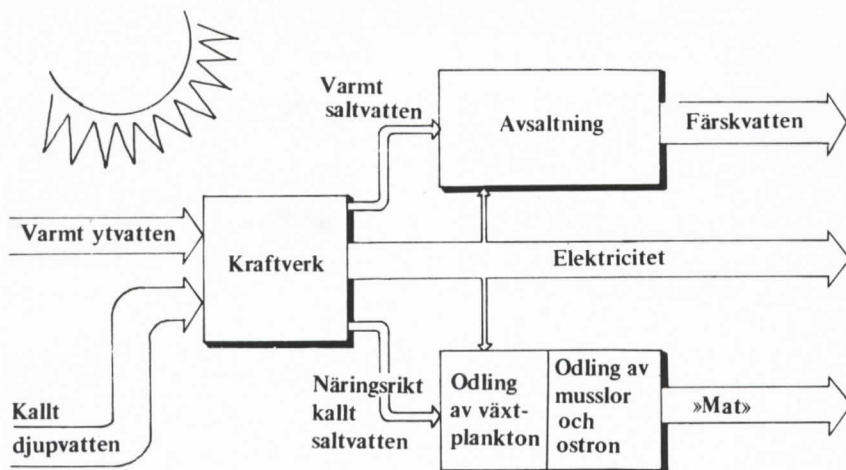
Musslor i Curacao

Kallt, näringsrikt djupvatten i tropiska hav kan lönsamt användas i kombinerad produktion av elektricitet, färskvatten och fisk eller skaldjur i en s k ODA-anläggning (OTEC - Ocean Thermal Energy Conversion -, Desalination, Aquaculture). Detta är resultatet av en studie, som under det gångna året utförts av en grupp av nio företag, bl a Alfa Laval, Johnsons, Saléns och VBB, inom EUROCEAN, en organisation av europeiska företag med intresse av havsteknisk utveckling.

Produktionen av både elektricitet i ett s k OTEC-kraftverk och färskvatten utnyttjar temperaturskillnaden mellan det kalla bottenvattnet och varmt ytvatten som energikälla. För att processerna skall vara ekonomiska måste temperaturskillnaden vara ungefär 20 grader. Sedan det kalla vattnet utnyttjats för elproduktion har det värmts upp några gradet men har fortfarande kunnat utnyttjas för att ge färskvatten med hjälp av någon av de nyutvecklade processer som genomför en destillation vid låg temperatur. Därefter har kallvattnet värmts upp så långt att det kan pumpas till odlingsdammar, där växtplankton utnyttjar bottenvattnets när-salter, som har ungefär 20 gånger så hög halt som ytvattnet, och i sin tur konsumeras av musslor, ostron eller över ett mellanled av zooplankton av räkor eller någon lämplig fiskart. Genom att alla tre processerna ger bidrag till kostnaden för djupvattenröret och pumparbetet kan en kombinerad anläggning bli lönsam trots att varje process för sig är oekonomisk.

Skaldjur och vatten säljbara produkter

Rapporten redovisar kostnader och ekonomiska förutsättningar för en försöksanläggning, som kan ge en elektrisk effekt på 1 megawatt och ungefär 600 ton skaldjur och knappt 1 milj kubikmeter vatten per år. Elektriciteten



För att få lönsamhet även i små s k OTEC-kraftverk bör man kombinera dem med tillverkning av färskvatten och odling av musslor m m. OTEC-kraftverk utnyttjar temperaturskillnaden på ca 20° C mellan yt- och djupvatten i "söderhavet".

kommer helt att användas inom anläggningen för dess drift och de egentliga säljbara produkterna blir vatten och skaldjur.

För att en sådan anläggning skall vara möjlig fordras gynnsamma, naturliga förutsättningar, främst att tillräckligt vattendjup, ungefär 900 m, finns på ett avstånd av 2-3 km från stranden. Dessutom bör i närheten finnas en lämplig vik eller lagun som kan användas som odlingsdamm. För att beräkningar och förslag skall bli realistiska har gruppen använt Curacao i Västindien som exempel och anpassat sina bedömningar och slutsatser till förhållanden där. Det finns emellertid åtskilliga lämpliga platser i tropiska områden där förutsättningarna är gynnsamma och behovet av produkterna är stort.

Ju högre oljepris, desto billigare el

Det ekonomiska resultatet beror på marknadspriserna för vatten och skaldjur samt på priserna för konkurrerande processer, framför allt oljepriset. Ju högre och snabbare oljepriset stiger,

desto fördelaktigare blir elproduktion ur temperaturskillnaden. Situationen för sådana lösningar är därför redan nu betydligt gynnsammare än när beräkningarna gjordes kring mitten av förra året.

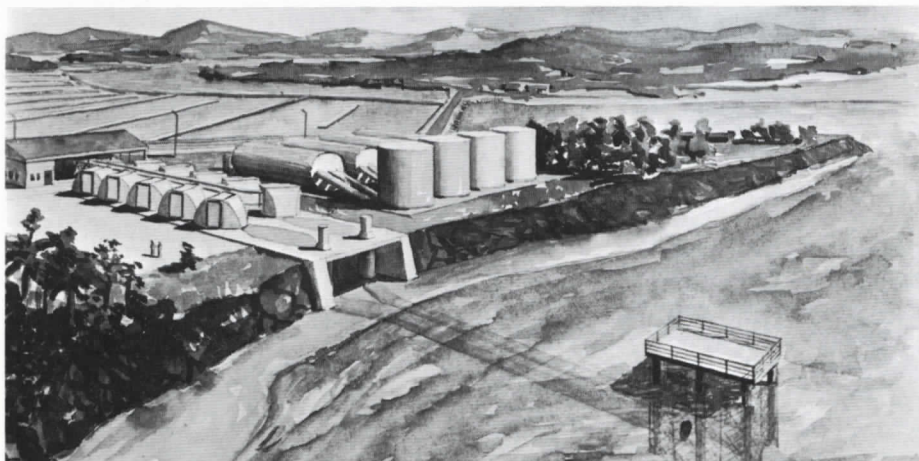


Saléns har inom arbetsgruppen representerats av Ingemar Asplund, Saltech, som svarat för insamling och analys av information om marknaden för produkterna.

Kostnaden för försöksanläggningen uppskattas till ungefär 25 milj dollar och med de antaganden om kostnadsutvecklingen som gjorts för de kommande 20 åren, skulle denna kunna bli självbärande. Läget för att fortsätta med dessa processer är alltså gynnsamt genom att man kan driva en försöksanläggning utan kostnad eller i varje fall utan några större kostnader samtidigt som man där kan driva ett fortsatt utvecklingsarbete, t ex av fisk- och skaldjursodlingen.

De företag som deltagit i EUROCEANs arbetsgrupp möttes i mitten av maj för att överlägga om hur man skall gå vidare och hur man skall kunna finansiera en eventuell försöksanläggning. Till stor del beror projektets framtid på om Saléns och övriga intresserade företag anser sig ha möjlighet att göra de ekonomiska satsningar som behövs. Flera är i de tropiska områdena är sannolikt angelägna att ställa utrymme till förfogande för att möjliggöra en försöksanläggning.

Lennart Båveryd



Artist's impression av en ODA-anläggning på Curacao

En angelägen bok: Sjöfartsekonomi

Denna nytänkbara kursbok har utarbetats av Hermods och Sveriges Redareförening med Salénmedarbetare som huvudförfattare.

Kursen riktar sig främst till branschfolk och ger således inte samma elementära inblick inom speciella skikt som t ex Saléns interna befракtningskursverksamhet. Syftet och uppläggningsen är snarare att vidga förståelsen och inblicken i rederinäringen vilket är mycket lovligt.

Kursbokens kapitel löper från ett rederis födelse med investeringsbeslut, olika affärsinriktningar, kalkylförärande, köp och försäljningsaktivitet till bokslut. Bolagsbildning och olika företagsformer beskrivs på ett lättfattligt sätt och ger en god överblick. Partirederi-idéen mot bakgrund av våra speciella förhållanden i Sverige ägnas extra utrymme.

Rederiets organisation borde ha berörts grundligare. Man får lätt intryck av viss inflexibilitet inom ett rederis besluts- och funktionsled vilket förhoppningsvis sällan är fallet.

Det ekonomiska underlaget, investeringsberäkningen, skattefrågor med avskrivningseffekter ägnas bra utrymme men kapitalvärdeberäkningen är ej tillräckligt klart exemplifierad.

Olika slag av trading beskrivs på ett



De fyra författarna fr v: Gunnar Lindh, Lars Gorton, Rolf Ihre och Arne Sandevärn.

professionellt men enkelt sätt med en mycket klar resumé av olika befракtningsformer, linjerederioperation och enhetstransporter i ett speciellt kapitel.

Kapitlet om driftsfrågor är även mycket väl genomarbetat. Man får en fin inblick i rederiets komplexa operation med kostnadsfördelningen nedbruten och förklarad. De olika försäkringsformerna är intressant läsning även för gediget branschfolk. Besättningskostnaderna med dithörande diagram är tankeväckande.

Operationella arbetsrutiner som ju spänner över ett vitt fält är en av kärnpunkterna inom vår näring och detta framgår på ett positivt sätt. Denna gren har följdaktligen ägnats det största utrymmet i boken.

Kapitlet om bokslut tjänar som en bra "lathund" för de oinvigda.

Författarnas slutkommentarer upplever jag som ett inlägg i debatten om sjöfartsnäringens framtid. Kursboken bör inte minst av detta skäl läsas av alla med viss anknytning till rederinäringen. Vi har alla något kvar att lära eller utveckla.

Björn Byrnfors

Den i samma serie som "Sjöfartsekonomi" tidigare utgivna "Befraktnings" skriven av Lars Gorton, Rolf Ihre och Arne Sandevärn ges inom kort ut i en engelskspråkig version. I samband med översättningen har viss omarbetning och utvidgning skett. Även den engelska versionen — som under titeln "Shipbroking and Chartering Practice" publiceras av Lloyd's of London Press Limited — syftar dock till att ge en grundläggande orientering om befракtningsrutiner och frågor behandlas liksom även relationen köpeavtal/transportavtal.

and develop," he says.

An earlier book in the same series will soon be issued in English under the title Shipbroking and Chartering Practice.

The publisher is Lloyd's of London Press Limited.

Shipping textbooks

A new textbook in Swedish has been prepared by the correspondence school Hermods and the Swedish Shipowners' Association, with Salén staff members as principal authors. Entitled Sjöfartsekonomi (The Economics of Shipping), the volum is meant to increase understanding of and insight into the shipping business. Since it is addressed to people in

the industry as a whole, it does not offer the basic insight into specific operations that Salén's internal courses in chartering, for example, provide.

Reviewing the book, Björn Bryfors calls the author's conclusions a "contribution to the debate concerning the future of the shipping industry." He recommends it to everybody who is in any way connected with the business. "All of us have something left to learn

Ocean depths can yield food and energy

The cold, nutritious water in the depths of tropical seas can be utilized profitably in the combined production of electricity, fresh water, fish or crustaceans in an ODA installation (OTEC — Ocean Thermal Energy Conversion, Desalination, Aquaculture).

This is the conclusion reached after a joint study was made last year by nine EUROCEAN companies, including Alfa-Laval, Johnson, Salén and VBB.

EUROCEAN is an organization of European companies interested in the development of marine technology. The Salén representative in the working group, Ingemar Asplund, Saltech, was responsible for gathering and analyzing information regarding market potentials.

The difference in temperature between

cold sea-bed water and warm surface water is used as an energy source in the production of electricity in an OTEC power plant and for desalination of sea water.

The report states the costs and economic prerequisites for a pilot plant capable of producing one megawatt of electrical power, approximately 600 tonnes of shellfish and a bit less than 1,000,000 cubic meters of freshwater annually. The electricity would be entirely consumed in operating the installation, while the water and shellfish would be marketable.

The profitability of the venture would depend on the market prices for freshwater and shellfish as well as the prices of competing energy sources, especially oil. The higher and faster the price of oil increases, the more advantageous the pro-

duction of electricity by the temperature-differential process becomes. Consequently, the outlook for solutions of this kind is already considerably more favorable than when the estimates were made around the middle of last year.

The companies which took part in EUROCEAN's working group were scheduled to meet in mid-May to consider ways to proceed and secure financial support for a pilot plant. One possible source is the EEC. The future of the project depends heavily on whether Salén and other interested companies find themselves able to make the investments required. A number of island countries in the tropics are believed willing to allot the necessary space for a pilot installation.

Internationellt på Malma

Sista veckoslutet i maj var det internationellt storfrämmande på Malma. 15 torrlastmäklare från Clarksons i London kom nämligen hit för att ha idrottsutbyte med Salén Dry Cargo.

Fredagskvällens aktiviteter bestod mest i allmän förbrödning samt förberedelser inför lördagens stora drabbning.

Lördagen inleddes med tennis och minigolf. Därefter vidtog lunch som

efterföljdes av den stora fotbollsdrabbningen. Det blev en mycket spännande match som slutade 6-6. Vid den avgörande straffsparkstävlingen gjorde Gunnar Rosengren en heroisk insats i målet och Torrlast kunde avgå med segern.

Eftermiddagen ägnades åt ballonguppstigning med Per-Olow, segling, rodd och bastubad. Ja, kort sagt allt det som Malma kan erbjuda.

Lördagen avslutades med middag, lekar, allsång och dans till långt in på småtimmarna.

Hela evenemanget uppskattades mycket av våra engelska vänner och det gavs tillfälle att lära känna varandra litet närmare under gemytliga former.



*Det engelska laget laddar upp inför fotbollsmatchen.
The English team preparing for the football match*



*Ballonguppstigningen var ett uppskattat inslag.
The balloon ascent was greatly appreciated.*

International sports weekend at Malma

A group of distinguished guests from abroad visited Malma, the Salén recreation area in Värmdö, during the last weekend in May. Fifteen dry cargo agents from Clarksons in London joined personnel from Salén Dry Cargo for a day of recreational activities and sports competitions.

Friday night was largely devoted to fraternization and preparations for the next day's major confrontation.

Saturday got underway with tennis and minigolf, followed by lunch, after which the big football skirmish began. It proved to be a highly exciting match, which ended in a 6-6 tie. During the ensuing penalty kick shootout, goalkeeper Gunnar Rosengren's courageous efforts clinched the match for the Swedish team.

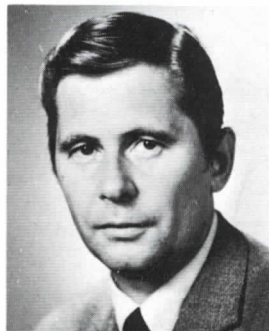
The afternoon was devoted to balloon ascents with Per-Olow, sailing, rowing and saunas — in brief, everything Malma can offer.

Saturday was rounded off with dinner, games, community singing, and dancing that lasted far into the wee hours.

The event was greatly appreciated by our English friends and provided an opportunity for us to become better acquainted under convivial circumstances.

Organisationsförändringar

Vice VD i Saléninvest



Clarence Dybeck



Göran Lindeblad



Hans G Forsberg

Vid styrelsesammanträde i Saléninvest i samband med årets bolagsstämma avgick Göran Axell som vice VD enligt egen önskan. Göran Lindeblad och Hans G Forsberg utnämndes samtidigt till vice verkställande direktörer. Här efter gäller följande arbetsfördelning under koncernchefen:

Clarence Dybeck — rederigemensam verksamhet

Göran Lindeblad — ekonomi och administration

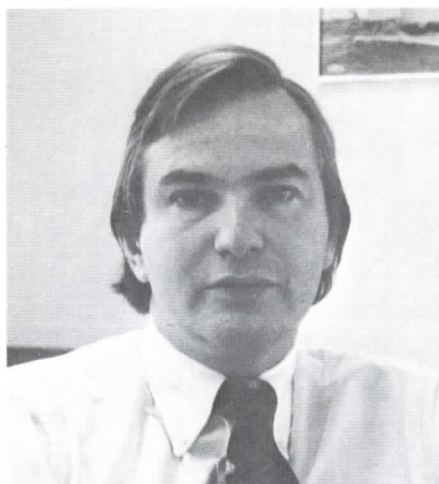
Hans G Forsberg — teknik och verksamheter utanför sjöfartsområdet

Intercargo bildas

Vid ett möte i London den 23 april i år bildades en ny intresseorganisation för redare med torrlastfartyg, primärt bulkfartyg. Organisationen heter Intercargo och är en parallell till Intertanko som bildades för några år sedan för tankredare.

Intercargo har för avsikt att arbeta med såväl politiska som kommersiella frågor. Arbetet med politiska frågor kommer att bedrivas i nära samarbete med CENSA, en organisation bestående av redareföreningarna i Europa och Japan.

Till styrelse valdes Christer Salén, ordförande, Antony Chandris (ordförande i den grekiska redareföreningen) och Morten Werring (ägare av Morten Werrings Rederi, Oslo, ledamot i CENSA's bulkkommitté), vice ordförande, samt till VD Odd Lundberg (f.d. chef för Wihl. Wilhelmsen, Oslo). En exekutivkommitté kommer att bildas i juni månad.



*Christer Salén,
ordförande i Intercargo*

Redare med tillsammans ett tusental fartyg har hittills anslutit sig till Intercargo.

OECD- och ILO-deklarationer

1976 antog OECD "Deklaration om Internationella Investeringar och Multinationella Företag". Saléninvest ser positivt på deklARATIONEN, som dels innehåller åtaganden av OECD-regeringarna gentemot de internationellt verksamma företagen, dels en samling riktlinjer, som företagen rekommenderas att frivilligt följa i sin internationella verksamhet.

Saléninvest välkomnar OECDs initiativ, som synes väl ägnat att befördra förtroendefulla relationer mellan regeringar och internationella

företag och finner att bolagets internationella agerande i allt väsentligt står i god överensstämmelse med de av OECD angivna riktlinjerna.

Saléninvest ställer sig också positivt till ILOs (International Labour Organization) "Trepartistiska Deklaration om Riktlinjer rörande Multinationella Företag och Arbetsmarknaden". Den innehåller vägledande riktlinjer såväl för de multinationella företagen som för regeringarna även för arbetsgivarnas och arbetstarnas organisationer.

Intercargo established

A new association for owners of dry cargo ships was formed in London on April 23. The organization, which addresses itself particularly to bulk cargo shipowners, is called Intercargo and is a counterpart of Intertanko, founded some years ago for tanker shipping interests.

Intercargo will work with questions of a political and commercial nature. Its political activities will be carried out in close cooperation with CENSA, an organization of shipowners' associations in Europe and Japan.

Christer Salén was appointed Chairman of the Board of Directors. Vice Chairman are Antony Chandris, chairman of the Greek shipowner's association, Morten Werring, owner of Morten Werrings Rederi, Oslo, and a member of

CENSA's bulk cargo committee. Odd Lundberg, former head of Wihl. Wilhelmsen, Oslo, is managing director. An executive committee will be established in June.

The shipowners who have joined Intercargo to date own a total of 1,000 vessels.

Pacific Wasa sold

The bulk cargo ship Pacific Wasa, 68,500 dwt, has been sold to Furness Withy & Co Ltd, London, for delivery in Europe no later than August 15, 1980.

The Pacific Wasa was originally ordered by Brodinrederierna from the Yugoslavian shipyard, Brodogradiliste, in Rijeka. The contract was taken over by Salén when Brodin and Salén merged in 1971. The vessel was delivered in 1972.

Pacific Wasa såld

Bulkfartyget Pacific Wasa om 68.500 tdw har sålts till Furness Withy & Co Ltd, London, för leverans i Europa senast den 15 augusti 1980.



Pacific Wasa beställdes av Brodinrederierna vid det jugoslaviska varvet Brodogradiliste 3 maj i Rijeka. Kontraktet övertogs av Saléns vid fusionen mellan Brodins och Saléns 1971 och fartyget levererades 1972.

OECD and ILO declaration

In 1976 the Organization for Economic Development and Cooperation (OECD) accepted the "Declaration on International Investments and Multinational Companies." Saléninvest favours the declaration, which contains commitments by the governments of OECD countries to international companies and a set of guidelines which it recommends that the companies follow voluntarily in their international operations.

Saléninvest welcomes the OECD initiative, which seems well suited to improve relations based on trust between governments and international companies. Saléninvest finds that its international activities are largely in accord with the OECD guidelines.

Saléninvest also supports the ILO's (the International Labour Organisation's) "Tripartite Declaration of Guidelines concerning Multinational Companies and the Labour Market." It contains standards of guidance for multinational companies and governments as well as for employer and employee organizations.

Organizational changes

At the Board meeting held in connection with this year's Annual General Meeting, Göran Axell resigned at his own request from the position of Deputy Managing Director of Saléninvest. Göran Lindeblad and Hans G. Forsberg were both named Deputy Managing Directors.

The following division of responsibilities has been established for the three Deputy Managing Directors:

Clarence Dybeck — Joint shipping operations, Göran Lindeblad — Finance and administration, Hans G. Forsberg — Technology and operations not related to shipping

S & W i Kina

Ett symposium beträffande varvs- och fartygsutrustning arrangerades i Peking i Exportrådets regi den 21-25 april i år. Arrangör från den kinesiska sidan var China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT). Från Sverige deltog Salén & Wicander, Kockums Automation och AB Carbox.

S&W-gruppen leddes av Jan Lundberg. Övriga medverkande var John Slight (S&W Hongkong, för Gunclean), Hans Reppling (SWM, för Salvico Brand- och gasalarm), Robert Johansson (Siwertell), Erik Lind (Golar förbränningsugn) och Björn Carlberg (S&W för Neptumatic Reningsverk och Salvico Oljehaltmätare).

De kinesiska deltagarna delades upp i tre grupper. I S&W-gruppen, som bestod av 20 personer ingick representanter från såväl rederier som varv och olika institut. Då en hel vecka stod till förfogande fick S&W tillfälle att ingående redovisa sina olika produkter. Två mottagningar arrangerades under värdskap av Mr. Li, CCPIT, resp Christer Lidén, Exportrådet.



Mr. Li, chef för CCPIT tekniska avdelning flankeras ovan av Christer Lidén, Exportrådet, och Jan Lundberg, S&W.

Följande vecka fortsatte en mindre grupp från S&W till Shanghai där rederier, institut och varv besöktes. S&W-produkterna rönt stort intresse vid Shanghai Ship Design and Research Institute, vilket besöktes två gånger. Institutet är ansvarigt för val av utrustning, speciellt till fartyg byggda i Kina.

Besöket i Kina var mycket intressant för S&W och goda möjligheter till leverans av olika produkter föreligger.

NK-Åhléns-affären klar

Aktieägarna i NK-Åhléns AB beslöt vid ordinarie bolagsstämma den 29 april att godkänna styrelsens förslag att bolaget skulle förvärva 80% av aktierna i J S Saba AB för en köpeskilling motsvarande 255 Mkr. Som ett led i affären beslöt bolagsstämman att aktiekapitalet skulle ökas genom nyemission med 1.600.000 stamaktier (nom 80 Mkr) och att ett konvertibelt förlagslån skulle utges med ett belopp av 27.5 Mkr.

Den nya koncernens namn blir J.S. Saba AB.

Ordförande i koncernstyrelsen blir Tore Browaldh, vice ordförande Thore Nydahl. I och med samgåendet avgår Thore Nydahl som Sabas koncernchef och kommer i stället att leda J S Saba International AB som inte ingår i den nya Saba-koncernen. Saba International ägs av Saléns och Johnsons. Sture Ödner invaldes i styrelsen för nya J S Saba AB efter Sven Orre, som blir revisor i koncernen.

Saléninvests andel i den nya koncernen blir ca 30%.

Uppåt för Dagab

Dagabs resultat för 1979 blev 35 Mkr (före bokslutsdispositioner och skatt), vilket är en glädjande förbättring mot 1978 — 4 Mkr. Den totala omsättningen uppgick till 5.862 Mkr, som var helt tillfredsställande enligt budget.

Främsta orsaken till det fina resultatet är budget- och handlingsprogrammet som byggts på med olika åtgärdsprogram för att hålla kostnaderna under kontroll och höja marginalerna. Marknadsbearbetningen och samarbetet med Vivo och Favör intensifierades under förra året och dessutom introducerades Vivo-Favörs gröna varor (kända märkesvaror till lågpris).

Dödsfall



Tredje styrman Gösta Eriksson, Västra Frölunda, har avlidit i en ålder av 62 år. Hans sista fartyg var Atlantic Wasa.

S & W in China

A symposium on equipment for shipyards and ships was held in Peking on April 21-25 this year under the direction of the Swedish Export Council. Arrangements in China were handled by the China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT). Participants from Sweden were Salén & Wicander, Kockums Automation and AB Cabox.

The S & W group was led by Jan Lundberg, who was assisted by John Slight (S & W Hong Kong, representing Gunclean), Hans Reppling (SWM, representing Salvico Brand- och Gasalarm), Robert Johansson (Siwertell), Erik Lind (Golar förbränningsugn) and Björn Carlberg (S & W, representing Neptumatic Reningsverk and Salvico Oljehaltmätare).

The Chinese delegates were divided into three groups. The S & W group of 20 included representatives from shipping companies, shipyards and institutes. With a full week at its disposal, S & W had an opportunity to make a thorough and detailed presentation of its products. Two receptions were arranged with Mr. Li of CCPIT and Christer Lidén of the Swedish Export Council, respectively, as hosts.

The following week, a smaller group from S & W continued to Shanghai to visit shipping companies, institutes and shipyards. The S & W products aroused great interest at the Shanghai Ship Design and Research Institute, which the group visited twice. The Institute is responsible for selecting equipment, largely for ships built in China.

Participants agreed that the visit to China was highly interesting and that there is good potential for the delivery of various products to the Chinese market.

NK-Åhléns transaction approved

NK-Åhléns' shareholders agreed at the Annual General Meeting on April 29 to approve the Board of Directors' proposal that the company acquire 80 percent of the shares in J.S. Saba AB at a purchase price equivalent to SEK 255 million. As part of the transaction, a resolution was approved to increase the share capital by a new issue of 1,600 000 common shares (total face value: SEK 80 m.). A convertible bond loan in the amount of SEK 27.5 m. will also be floated.

The name of the new Group will be J.S. Saba AB.

The Chairman and Vice Chairman of the Group will be Tore Browaldh and Thore Nydahl, respectively. In conjunction with the merger, Thore Nydahl will leave his position as head of the Saba Group to become head of J.S. Saba International AB, which is not included in the new Saba Group. Saba International is owned by the Salén and Johnson companies. Sture Ödner was elected to the Board of the new J.S. Saba AB, succeeding Sven Orre, who will serve as a Group auditor.

Saléninvest will have a 30 percent interest in the new organization.

Kyl på kurs

Sedan snart 25 år tillbaka anordnar kylrederiet kurser i "Hantering av kylda och frysta varor" för befälet i kylfartygen. I år hölls kursen 19-22 maj i Salénhuset med ingenjör Lars Ek vid Frigoscandias laboratorier i Helsingborg som lärare i huvudämnet livsmedelsfysiologi. Kursen omfattade dessutom diskussioner om praktiska synpunkter på skötsel av kyllastrum, kontroll och skötsel av last under lastning, sjöresa, lossning samt juridiska synpunkter på kyl- och fryslasttransporter.

För att få se teorierna omsatta i praktiken besökte kursdeltagarna ett fruktlager och ett fryshus. Hos Saba i Årsta fick man besöka bananmogneriet där bananerna mognas, plastas, prismärks, packas och distribueras till detaljhandeln. Därefter följde en snabbvisit i Frigoscandias Fryshus i Johanneshov. Temperaturerna där håller sig mellan -25 och -37°C och infrysning och distribution av varorna ut förs med stor noggrannhet för att kunden skall få förstklassiga varor.

Studiebesöken var till stor nytta och stimulans för kursdeltagarna, som återgick till teorilektionerna med bättre förståelse av vad det hela handlar om.

Skönheter ombord



När Snow Flake anlöpte Las Palmas för en tid sedan passade en grupp tyska mannekänger på att göra besök ombord. Med sig hade de fotografier med all möjlig fotografisk utrustning och det blev ett flitigt plåtande under ett par timmar.

Även fartygets besättning fick användning för sina kameror och till dem hörde lättmatros Ulf Jörgensen, som tog den här bilden av två av mannekängerna på Snow Flakes bryggvinge. Så småningom dyker bilderna från Snow Flake upp i en tysk modetidning.



Salénrederiernas Personalstiftelse
Kerstin Damberg
106 09 Stockholm

Vinterstugor att hyra

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

Jag är anställd på
(företag, avdelning/fartyg)

Namn

Adress

Postnr Postadress

Telefon /

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

Tällbergstugan för 6 personer
hyr vi året runt —
för tiden jul—april ingår den
dock i lottningssystemet

Sälen (nära Hundfjället) för 4 personer
27/12 — 25/4 1981

Åre (vid Åreskutan) för 5 personer
27/12 — 25/4 1981

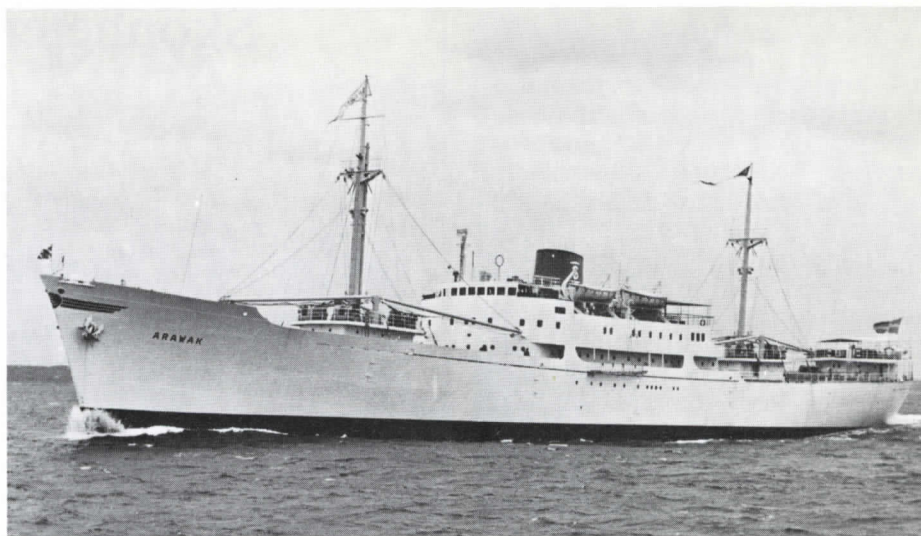
Stugorna utlånas endast om den
anställd medföljer.

Avgiften är kronor 300:— per vecka.
Man kan endast hyra en vecka.

Anmälningstiden utgår den 1 november.

Använd helst kupongen.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 20

Arawak (1952–1964)

Carib (1964–1969)

Kylmotorfartyg, byggt 1952 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Göteborg.

Tonnage: 5986 brt, 3323 nrt, 5680tdw.

bale kap. 241.000 kbft

bin kap. 238.000 kbft

Reg.nr: 9372.

Levererades den 2 oktober 1952 till Rederi AB Pulp (Sven Salén), Stockholm.

1956, okt., överförd på Salénrederierna AB, Stockholm.

1958, sept., såld för 8,9 mkr till Rederi AB Salenia (Sven Salén), Stockholm.

1964, sept., omdöpt till *Carib*, då det gamla namnet skulle användas i den nya kylbåtsserien.

1969, sept., såld för \$ 525.000 till Fred Olsen & Co, Oslo, Norge. Avgick från Göteborg den 17 september omdöpt till *Belgrano*.

1976, mars, såld till Det Bergenske D/S, Bergen, Norge, och omdöpt *Cometa*.

1977, maj, såld till Desmi Shipping Enterprises SA, Piraievs, och omdöpt till *Demetrios C* under grekisk flagg.

Carib (1953–1964)

Kylmotorfartyg, byggt 1952/53 vid Götaverken AB i Göteborg.

Tonnage: 6085 brt, 3364 nrt, 4600 tdw.

bale kap. 241.425 kbft

bin kap. 236.186 kbft

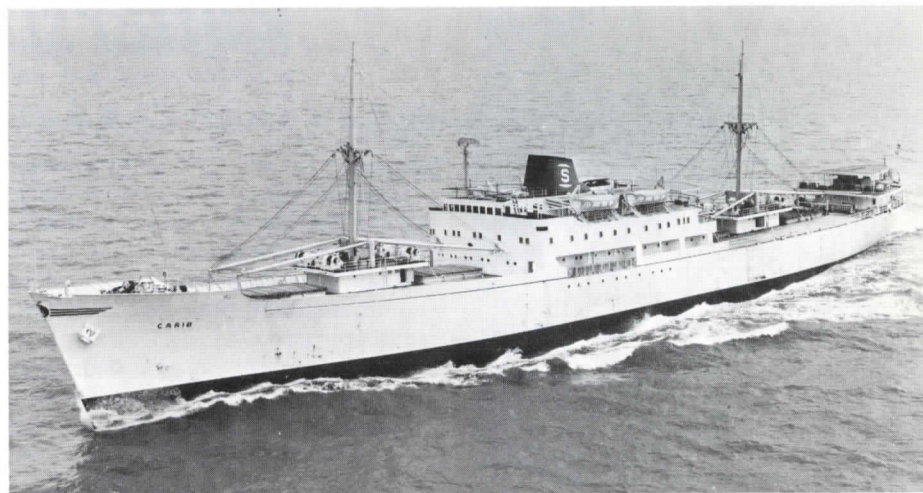
Reg.nr: 9398.

Skrovet till detta götaverksritade kylfartyg byggdes vid det belgiska varvet Jos. Boel & Fils i Tamise, varpå det bogserades hem till Göteborg för utrustning. Den 21 januari 1953 kunde *Carib* levereras till Rederi AB Pulp, Stockholm.

1956, okt., överförd på Salénrederierna AB, Stockholm.

1964, april, försåld till Sovjetunionen och omdöpt till *Icha*.

Ännu i trafik.



Rättelse

I nr 2/80 av Salén-Nytt angavs felaktigt att *Dagmar Salén/Sea Scout* fortfarande är i trafik. Uppgifterna kompletteras enligt följande:

1976, feb., såld till I M Varela Davalilo, Gandia, Spanien, för nedskrotning och anlände den 21 feb. 1976 till Gandia på sista resan från Piraievs.

Vi beklagar felaktigheten.

Red.



Saléns Konstförening hade den 21 maj sin stora vårutlottning med 44 vinster till ett marknadsvärde av ca 46.000 kr. Konstnär Roland Svensson var närvarande vid vinstfördelningen och berättade om sina år vid Konstakademien och om hur han började arbeta med grafik. Det var en givande kväll, inte bara för vinnarna utan också för andra konstintresserade. Roland Svensson har lovat återkomma till hösten och då berätta mer och även visa bilder.

Chans för lottlösa

Nästa stora utlottning i konstlotteriet sker i slutet september/början oktober. Då kommer lottning att ske enbart bland dem som ej vunnit något de senaste åren. Obs! — detta gäller bara de medlemmar som finns i registret senast i juli i år.

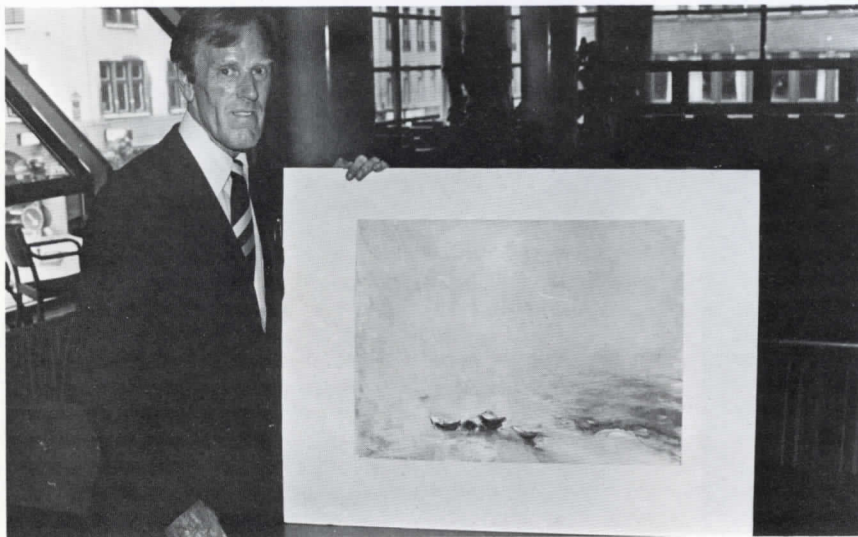
I nästa nummer av Salén-nytt lottas som vanligt ett konstverk ut bland medlemmarna.

Salén-Nytt har denna gång ägnat större utrymme åt Konstföreningen och reproducerar ett antal konstverk som ingick i vårlotteriet. Saléns Konstförening ingår som en självständig sektion i den tidigare bildade Kulturföreningen i Salénrederierna och har nu närmare 400 medlemmar, varav många är ombordanställda. Styrelsen består av Brita Troell, ordf., Bo Sundblad, vice ordf., Lars-Gunnar Mannersjö, sekreterare, och Gunilla Bolin, skattmästare. Övriga ledamöter är Ulf Ekberg och Bengt Rydberg. Suppleanter Bengt Åström och Arne Gellermark.

Om Du ännu ej är medlem i Konstföreningen, anmäl Dig redan idag på kupongen.

Vinnarna i tur och ordning

Sigfrid Larsson, LAP, Noralf Björndal, SJP, Christer Dorsch, LAP, Gunnar Hasselberg, LAP, Bitte Hedenborg, PES, Margaretha Gelius, LAP, Gunnar Holmqvist, SJP, Olof Öjerstrand, LAP, Aina Sundelius, LAP, Bengt Åström, LAP, Åke Lindqvist, PES, Lars Ejlerstson, SJP, Lars-Ove Åkesson, LAP, Ulla-Britta Andersson, LAP, Carina Segerström, LAP, Tommy Pettersson, LAP, Leif Henningsson, SJP, Arthur Jonsson, PES, Jan-Olof Nilsson, SJP, Kjell Blixt, LAP, Karl-Axel Ohlsson, SJP, Rune Arnstad, LAP, Lars Rutberg, LAP, Allan Dahlberg, LAP, Inger Larsson, LAP, Göran Wennberg, SJP, Bengt Lidén, LAP, Kaj Janérus, LAP, Thorsten Klenell, LAP, Mats Jansson, LAP, Gunnar Danielsson, SJP, Lenart Löfqvist, LAP, Einar Johansson, PES, Gustav Ljunggren, PES, Elisabeth Kling, LAP, Uusalu Vilipp, SJP, Rolf Boodh, LAP, Ulf Beijner, LAP, Anders Ljunggren, LAP, Helena Johnson, LAP, Carl-Axel Psilander, LAP, Klas Göran Edoff, SJP, Karl-Erik Persson, SJP, L G Asklund, SJP.



1:e pristagaren Sigfrid Larsson, Torrlast, valde en akvarell av Tom Krestesen: Båtar Österlen.



Ulf Trotzig, kopparstick: Sommarblåst



Christer Dorsch, 3:e pris, valde en färglitografi av Roland Svensson: Old Blackhouse. Här tillsammans med konstnären.



Christina Campbell, etsning: Lika fräsch i rushen som i duschen

På sista sidan visas några av de utlottade konstverken

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

Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt.

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

Forts. från föregående sida



Doris Hennix, oljemålning: Gården Järntorget 83



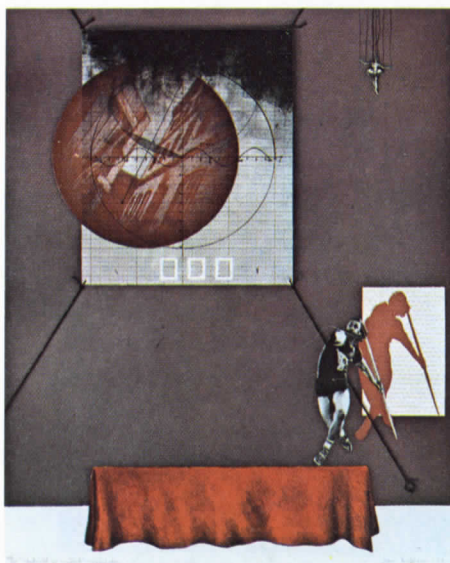
Luce Naval, färggravyr: Avsked

Till
Bo Sundblad, Saléninvest, 106 09 Sthlm
Jag anmäler mig som medlem i Saléns
Konstförening med ett månatligt löne-
avdrag av: 5:- 10:- 15:-

Namn:
(textat)

Personnr:

Avd/Rederi/Pensionär 3



*Jan Dahlgren, färgetsning:
Stadsbild på avstånd*

**Trevlig
Sommar!**

RED.