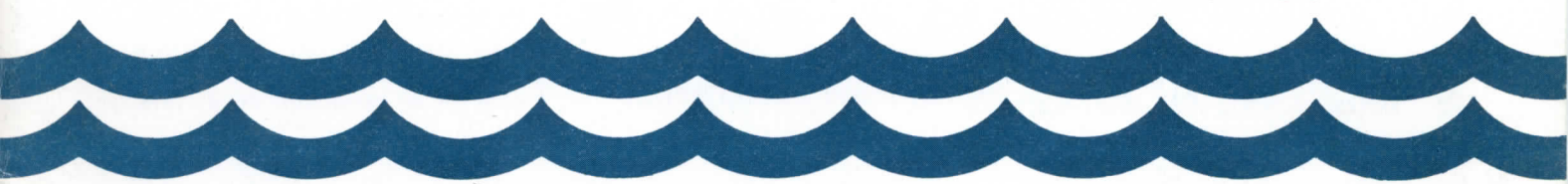


Salén-Nytt



Halvårsrapport 1980: Kraftig förbättring

Omsättning och resultat

Saléninvestkoncernens omsättning uppgick under första halvåret 1980 till 1.749 Mkr (första halvåret 1979 1.244 Mkr). Resultatet före extraordinära poster uppgick till 119 Mkr jämfört med -13 Mkr motsvarande period 1979.

Extraordinära poster uppgick till 108 Mkr. Härav utgjorde 107 Mkr den bokföringsmässiga vinst, som uppkom vid överlåtelsen av aktierna i J.S. Saba AB och som efter ansökan förklarats fri från beskattning.

Salén Reefer Services resultat för första halvåret var tillfredsställande med hänsyn till marknadssituationen.

Marknaden för tanktonnage försvagades successivt till följd av konjunkturunedgång och välfyllda oljelager. Verksamheten för *Salén Tanker* resulterade i en betydande förlust.

Torrlastmarknaden var god för samtliga de fartygsstorlekar som *Salén Dry Cargo* opererar. Resultatet blev mycket gott.

Tor Lines verksamhet gav förlust, till stor del försäkrad av konflikter på den svenska arbetsmarknaden.

I en marknad med fortsatt stigande dagsrater har *Salén Energys* uthyrning av oljeborrplattformar givit ett gott resultat.

Salén & Wicanders verksamhet utvecklades positivt med stark resultatförbättring och god orderingång, framför allt för Gunclean och Siwertell.

Förändring av flottan

I januari levererades det sjätte och sista kylfartyget i "Winter"-serien från Svenska Varv AB.

Under första halvåret beställdes ett bulkfartyg om 107.500 tdw med leverans i september 1980 samt ett produkt-tankfartyg om 80.000 tdw med leverans 1981.

Tankfartyget *Sea Symphony* på 350.770 tdw och bulkfartyget *British Wasa* på 19.207 tdw såldes. För leverans i augusti såldes bulkfartyget *Pacific Wasa* på 68.820 tdw. Andelen i ro/ro-fartyget *Tor Dania* (33,3%) sål-

des. Den år 1979 sålda andelen i ro/ro-fartyget *Tor Finlandia* (33,3%) återköptes.

Under första halvåret uppgick koncernens bruttoinvesteringar till 138 Mkr, varav 134 Mkr i fartyg.

Förändrade aktieinnehav

Det helägda dotterföretaget *Toyota Autoimport AB* såldes för 10 Mkr.

Aktieinnehavet i J.S. Saba (40%) överläts till NK-Åhléns för 127,5 Mkr i utbyte mot aktier i NK-Åhléns till nom. 53,3 Mkr, konvertibelt förlagslån om 13,8 Mkr, reversfordran om 60,0 Mkr (betalning kontant eller genom fastighetsöverlåtelse) och 0,4 Mkr kontant.

Likviditet

Koncernens likvida medel uppgick vid halvårsskiftet till 306 Mkr (vid årsskiftet 190 Mkr). Härtill kommer beviljad men ej utnyttjad checkräkningskredit om 43 Mkr. I juli erhöles den ovan nämnda likviden för *Toyota Autoimport*, 10 Mkr, samt betalning för koncernfordran, 34 Mkr.

Prognos för 1980

Salén Reefer Services verksamhet väntas ge ett mindre överskott.

Tankmarknaden torde förbli fortsatt svag, varför verksamheten i *Salén Tanker* väntas ge underskott. Bolaget har dock lyckats teckna flerårsavtal om oljetransporter innebärande sysselsättning för en betydande del av tonnage till frakter som med hänsyn till marknadsläget kan anses tillfredsställande.

Resultatet för *Salén Dry Cargo* väntas bli mycket gott som en följd av att rederiet i den rådande goda marknaden disponerar en stor och fördelaktigt inhyrd torrlastflotta.

Salén Energy och *Salén & Wicander* väntas ge goda resultat medan *Tor Line* torde ge underskott.

Andra halvåret beräknas på grund av en svag tankmarknad och en säsongsmässigt matt kylmarknad ge ett resultat kring noll. Koncernens helårsresultat efter finansnetto väntas därmed bli väsentligt förbättrat i jämförelse med 1979 års siffror.

Koncernens likviditet väntas uppgå till ca 400 Mkr vid utgången av 1980.

Koncernresultaträkning

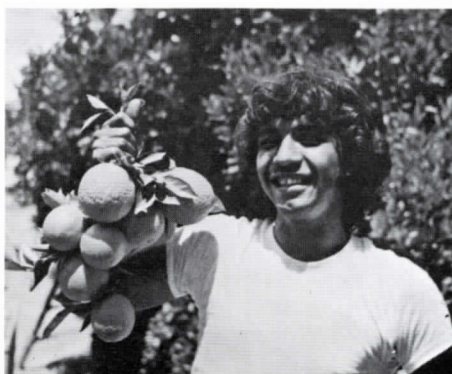
(milj kr)

	Första halvåret 1980*	Första halvåret 1979*	Helåret 1979*
Omsättning	1.749	1.244	2.780
Rörelsens kostnader	- 1.542	- 1.083	- 2.456
Rörelseresultat före avskrivningar	207	161	324
Avskrivningar enligt plan	- 78	- 85	- 168
Resultat vid försäljning av fartyg	66	- 1	30
Rörelseresultat	195	75	186
Finansiella intäkter	35	12	30
Finansiella kostnader	- 111	- 102	- 209
Kursdifferenser	0	2	4
Resultat efter finansiella poster	119	- 13	11
Extraordinära poster	108	16	116
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	227	3	127

* Exkl. Toyota Autoimport, som försålts 1980.

Omslagsbilden

När det gäller transporter av citrus över världshaven innehar *Salén Reefer Services* en stark position. Till en betydande del kommer citrusen från USA och länderna kring Medelhavet men exporten ökar gradvis från bl a Sydamerika. För den intresserade berättar Stefan Engström på SRS mera om citrusfrukten på sidan 14. Den vackra omslagsbilden tog Per-Olow i september på en citrusplantage.



Cover picture

Salén Reefer Services has a strong position in the transoceanic shipment of citrus fruits, a substantial percentage of which comes from the USA and the Mediterranean countries. However, exports from South America are gradually increasing. On page 14, Stefan Engström of SRS tells more about citrus fruits. The beautiful picture on the cover was taken by Per-Olow in September on a citrus plantation.

Group Interim Report 1980:

Substantial improvement

Sales and Profits

Sales of the Saléninvest Group during the first six months of 1980 amounted to SEK 1,749 m (SEK 1,244 m for the first six months of 1979). Profits before extraordinary items totaled SEK 119 m, compared with a loss of SEK 13 m during the first six months of 1979.

Extraordinary items amounted to SEK 108 m. Of this amount, SEK 107 m represented a book profit on the sale of the shares in J.S. Saba AB. This profit has been declared exempt from taxation.

The earnings of *Salén Reefer Services* for the first six months of the year were satisfactory in view of the state of the market.

The market for tanker tonnage gradually weakened as a result of the recession and ample oil stocks. *Salén Tanker's* operations resulted in a considerable loss.

The dry cargo market was good for all the sizes of vessels operated by *Salén Dry Cargo* and profits were very favourable.

Tor Line showed an operating loss, mainly caused by conflicts in the Swedish labour market.

In a market of continually rising day rates, *Salén Energy's* ownership and operation of oil drilling platforms resulted in good profits.

Salén & Wicander's operations developed favourably, with substantially improved earnings and a good inflow of orders, primarily for Gunclean and Siwertell products.

Changes in the Fleet

In January 1980, the sixth and last refrigerated vessel of the "Winter" series was delivered from Svenska Varv AB.

During the first six months of the year, orders were placed for a bulk carrier of 107,500 dwt for delivery in September 1980, and for a product tanker of 80,000 dwt for delivery in 1981.

The tanker *Sea Symphony*, 350,770 dwt, and the bulk carrier *British Wasa*, 19,207 dwt, were sold. The bulk carrier *Pacific Wasa*, 68,820 dwt, was sold for delivery in August. The 33.3 per cent holding in the ro/ro-vessel *Tor Dania* was sold. The 33.3 per cent holding in the ro/ro-vessel *Tor Finlandia*, which was sold in 1979, was repurchased.

During the first six months of the year, the Group's gross investments amounted to SEK 138 m, of which SEK 134 m in shipping.

Changes in Shareholdings

The wholly owned subsidiary *Toyota Autoimport* was sold for SEK 10 m.

The 40 per cent shareholding in J.S. Saba AB was transferred to NK-Åhléns for SEK 127.5 m in exchange for shares in NK-Åhléns with a par value of SEK 53.3 m, a convertible debenture loan of SEK 13.8 m, a promissory note for SEK 60.0 m (payment in cash or by transfer of real estate), and SEK 0.4 m in cash.

Liquidity

The Group's liquid funds amounted at June 30, 1980, to SEK 306 m (SEK 190 m

at the end of 1979). In addition, unused lines of credit amounting to SEK 43 m were also available. The SEK 10 m from the sale of *Toyota Autoimport* was received in July, as were payments of SEK 34 m in Group receivables.

Outlook for 1980

The operations of *Salén Reefer Services* are expected to yield a small profit.

It is likely that the tanker market will continue to be weak, and *Salén Tanker* is accordingly expected to report a loss. The company has, however, succeeded in signing a multiple-year contract covering oil transportation that will provide employment for a substantial portion of the company's tonnage at freight rates which, in view of market conditions, may be considered satisfactory.

Salén Dry Cargo's earnings are expected to be highly favourable since the company has at its disposal in the currently strong market a large dry cargo fleet, chartered on advantageous terms.

Salén Energy and *Salén & Wicander* are expected to report favourable earnings, while *Tor Line* is expected to show a deficit.

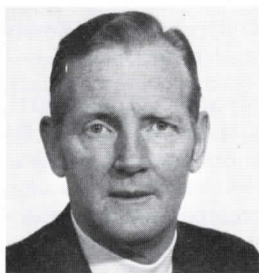
Owing to a weak tanker market and a seasonally weak reefer market, earnings for the second half of the year are expected to be close to the break-even point. Group income for the year after net financial items is expected to be substantially higher than in 1979.

The Group's liquidity is expected to amount to approximately SEK 400 m at the end of 1980.

AMVER-utmärkelser till salénbåtar

Årets utmärkelser för deltagande i the Coast Guard's Automated Mutual-assistance Vessel Rescue system var fler än någonsin — 2.600 fartyg från 52 länder har i år fått motta belöning för sina insatser under 1979.

Vid en lunch hos Redareföreningen i Göteborg den 11 september överlämnade Mr. J. B. Hayes, amiral vid U.S. Coast Guard, utmärkelserna till representanter för de svenska rederier som



Arnold Johansson representerade Saléns vid AMVER-uppvaktningen.

deltagit i AMVER. Saléns representerades av befälhavare Arnold Johansson, *Snow Crystal*, och fick motta certifikat och vimplar till sitt eget fartyg samt till *Snow Hill*, *Snow Storm*, *Snow Drift*, *Snow Land*, *Winter Star*, *Winter Wave* och *Forest Wasa*.

SFBF-klubbens höstmöte

SFBF-klubben Salén håller ordinarie höstmöte i Göteborg den 26 november 1980, kl 13.00, Sjömansgården lilla salen och i Stockholm den 27 november 1980, kl 13.00 i Salénhuset, Censorn, Norrlandsgatan 15.

På dagordningen bl a nominering av kandidater till styrelsevalet 1981 samt nominering av kandidater till val av ordförande.

UNCTAD — vad är det?

Unctad:s sjöfartskommitté avslutade den 13 september sin nionde session i Genève. Den svenska delegationen leddes av departementsrådet Bertil Voss. Sveriges Redareförening representerades av dess vice VD Erik Nordström och Claes-Henrik Zethelius, Saléninvest.

Unctad som begrepp torde vara väl känt för de flesta som har med sjöfart att göra, men är det egentligen så många som i detalj eller ens i stora drag känner till organisationens verksamhet? Vi på Salén-Nytt tror inte det och har därför bett

C-H Zethelius redogöra för Unctad:s bakgrund, organisation och nuvarande verksamhet.



Claes-Henrik Zethelius

Internationella sjöfartsfrågor har länge behandlats i olika konventioner som reglerar t ex säkerheten till sjöss, uppträdande i händelse av krig, behandling av fripassagerare och sjöfolkets villkor ombord. Däremot hade man knappast på allvar börjat engagera sig i ekonomiska och allmänt sjöfartspolitiska frågor inom FN, förrän man år 1964 tillskapade Förenta Nationernas konferens för handel och utveckling. Inom ramen för denna nya organisation — UNCTAD — behandlas en serie olika frågeställningar och syftet anges vara att förbättra u-ländernas ekonomi och underlätta deras utveckling.

Inom UNCTAD har ett stort sekretariat med säte i Genève byggts upp och inom detta sekretariat arbetar man med förslag till riktlinjer för olika åtgärder som kan gagna u-ländernas intressen. Förslag från sekretariatet behandlas sedan på möten i skilda UNCTAD-organ och där finns också en särskild sjöfartskommitté.

Mot slutet av mötena med dessa kommittéer antas en eller flera resolutioner som innehåller uppmaningar till berörda parter att vidta eller avstå från vissa åtgärder. Ett par exempel:

1. Uppmaningar till industriländerna att på olika sätt underlätta u-ländernas utveckling, t ex genom att erbjuda särskilt gynnsamma villkor när u-länder beställer fartyg vid i-ländernas varv.

2. Uppmaningar till internationella organ och finansinstitut att ge bidrag till teknisk assistans inom sjöfartsområdet till u-länder, biträda med sjöfartsprojekt, undersökning av förutsättningar för joint ventures, etc.

4.000 delegater

Sedan 1964 har UNCTAD hållit 5 supermöten, det senaste i Manila 1979 med 4.000 deltagare. Ev. kommer nästa konferens att hållas på Cuba 1983.

Under samma tidsperiod har sjöfartskommittén haft 9 sessioner, den senaste i Genève i september 1980. Under dessa sessioner har man haft ca 140 plenarsammanträden, där samtliga deltagare varit med. I arbets- och ordförandegrupper har man hunnit med bortåt 1.000 möten. Ca 80 resolutioner har antagits med vardera i snitt 7 separata beslut, d v s ungefär 560 beslut.

Det kan här vara på sin plats att ge ett par exempel på vad u-länderna egentligen vill att i-länderna skall gå med på. Följande är ett citat ur förslag till resolution från 77-gruppen d v s u-länderna:

"Recommends that for the financing of ship acquisition international financial institutions should set aside adequate funds to be given on soft loan terms to the moratorium of totally 3 years and a period of repayment of at least 15 years."

Det behöver väl inte tilläggas att i-länderna inte tillmötesgick detta yrkande.

Ett annat exempel som ligger oss nära gäller följande krav på studier betr. transport av kylvaror:

"Request the secretaries of UNCTAD to undertake studies relating to trade and shipping of refrigerated cargoes and on the measures contributing to the promotion of increasing participation of developing countries in the transport of such cargoes."

Detta är bara ett exempel på den typ av studier inom sjöfartsområdet, som sekretariatet fortlöpande får i uppdrag att genomföra.

UNCTAD — koden i kraft 1981?

Fram till 1978 ägnade sig Committee of Shipping huvudsakligen åt linjesjöfart. 1974 antogs UNCTAD-koden, som bygger på principen om företrädesrätt till linjetransporter för export- res-

pektive importlandets tonnage, 40% / 40%. Resterande 20% lämnas åt tonnage från 3:e land. Denna kod träder möjligen i kraft 1981. Koden innehåller en komplicerad trafikuppdelen. Över huvud taget ser man stora möjligheter för regeringar att enligt UNCTAD-koden gripa in i linjekonferensernas arbete.

1978 bestämde man sig för att, eftersom man nu i det närmaste hade slutfört diskussionerna kring linjesjöfarten, i stället ta upp diskussioner kring open registry, d v s vad man i dagligt tal kallar för bekvämlighetsflagg, och lastuppdelen inom bulkområdet, d v s torrlast, olja och kyl.

Dessa frågor diskuterades i Manila första gången 1979 utan att någon enighet kunde nås mellan i första hand i- och u-länder och stod återigen på dagordningen inför Sjöfartskommitténs möte i Genève. Man kunde konstatera att u-länderna, d v s 77-gruppen, var mindre benägna till konfrontation med i-länderna i Genève än i Manila. Dessutom tycktes oenigheten, särskilt i fråga om open registry, vara betydligt större nu inom u-länderna.

Resultatet beträffande open registry blev en resolution som icke nämner avveckling av bekvämlighetstonnage på annat sätt än att man erinrar om att en majoritet av u-länderna önskar åstadkomma en avveckling på sikt. B-gruppen (industriländerna) tvingades dock acceptera att en extra session av UNCTAD:s sjöfartskommitté inkallas senast i september 1981 för att behandla bekvämlighetsfrågan vidare. Till dess skall ytterligare studier bedrivas av UNCTAD-sekretariatet.

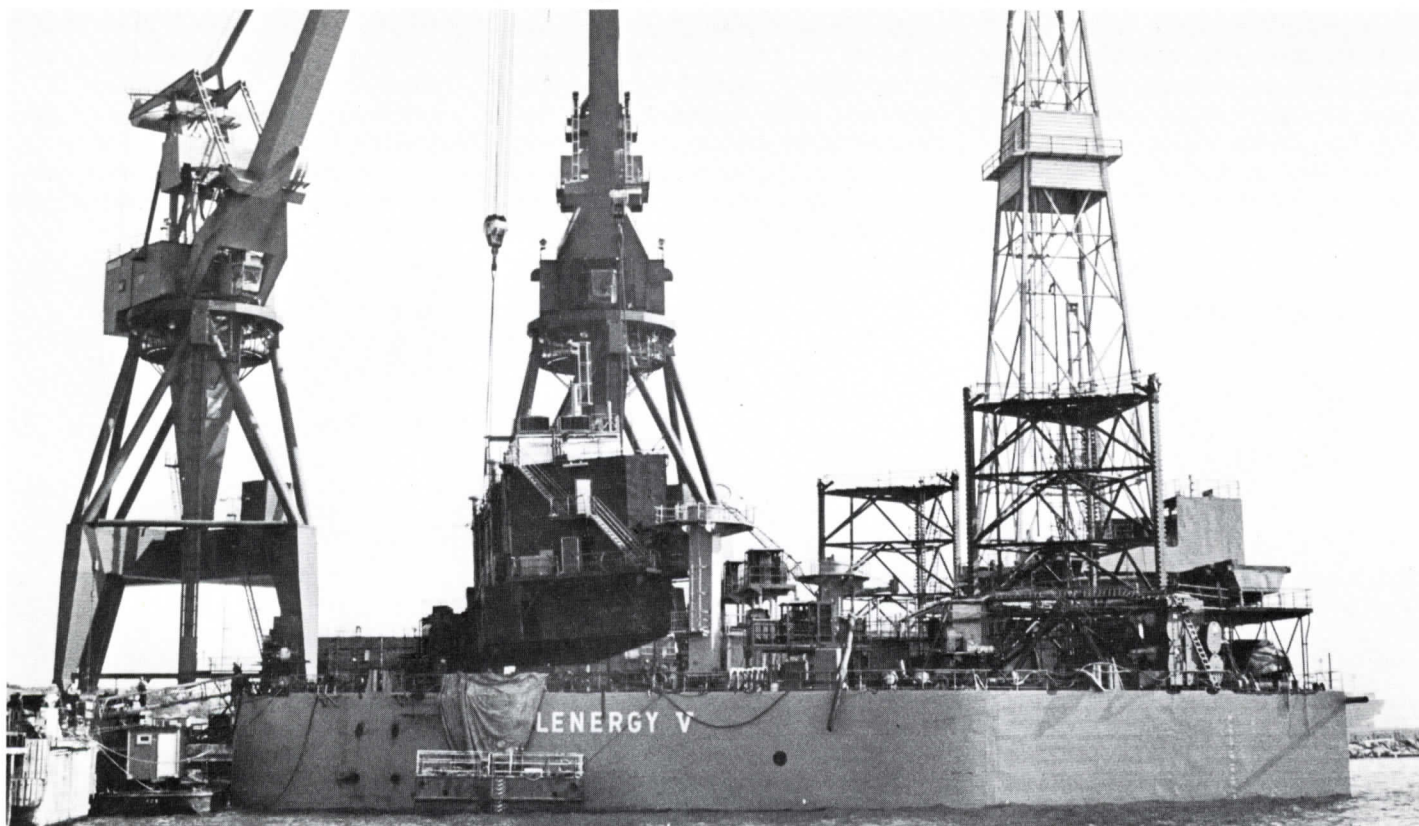
U-länderna kräver bättre tillgång till bulklast

På bulksidan beslöts att en särskild expertgrupp på 13 personer skall sammanställas 1981 för att kartlägga de problem u-länderna påstår föreligga för att få tillgång till bulklast. Undersökningen begränsas till järnmalm, fosfat samt bauxit/aluminium. Expertgruppen skall lägga fram sina erfarenheter för Sjöfartskommittén 1982.

Det är en mycket märklig upplevelse för den som har sin huvudsakliga verksamhet inom affärslivet att delta i UNCTAD:s möten och behandlingen av sjöfartsfrågorna. Det tar lång tid innan man förstår att det man sysslar med i Genève delvis är samma saker som de kommersiella realiteterna inom sjöfartssektorn.

Efter att ha tagit del av ordflöden utan gräns både i tal och skrift, frestas man tro att det som sker inom UNC- →

Utdockning av Salenergy V



De två skrovsektionerna är här hopfogade. Fogen kan skönjas vid ställningen under presenningen på skrovsidan. Den vänstra kranen ses lyfta ombord däckshuset. Till höger på plattformen ses den nedersta delen av två ben. Borrtrornet ("derricken") är redan monterat.

Den 5 september avslutades den första etappen i byggnationen av jack-up-riggen Salenergy V på Arendal. Då vattenfylldes nämligen den docka i vilken de två skrovsektionerna till borrplattformen byggts. Sektionerna släpades så till utrustningskajen där ihopfogning skall ske med svetsning i ett lufttunnelarrangemang (habitat) runt skrovskarven. Detta arbete beräknas ta ca tre veckor.

Den nedersta delen av två av benen på den trebenta borrplattformen hade redan före utdockningen placerats i respektive recess (fördjupning) i skrovet. Det tredje benets nedersta del placeras i skrovet så snart hopfogningen av skrovdelen är klar. Ovanpå var och en av de nedersta bendelarna monteras sedan ytterligare en bensektion om 80 m. Därefter skall det vara klart för ett spännan-

de "jacking test", dvs en "provkörning" av skrovet upp och ned utefter benen upp till en höjd av max ca 80 m över vattenytan.

Salenergy V beräknas bli levererad i

december 1980. Salén Energys andra jack-up i beställning på Arendal, Salenergy VI, levereras troligen under andra kvartalet 1981.

Salenergy V docked at Arendal

The first phase in the construction of the jack-up rig Salenergy V was concluded at the Arendal shipyard in September, when the dock in which the two hull sections of the drilling platform were built was filled with water. The sections to be assembled were towed to the equipment dock, where they will be welded together in an air tunnel arrangement built around the seam of the hull. The job is expected to require about three weeks.

The lower part of two of the drilling platform's three legs was put in place prior to docking. The lower segment of

the third leg will be joined to the hull as soon as the latter is assembled. An 80-meter-long leg section will then be mounted atop each of the lower sections. Afterwards, it will be time for an exciting "jacking test," when the hull is run up and down the legs to a height of approximately 80 meters above water level.

Salenergy V is expected to be delivered in December, 1980. Salén Energy's other jack-up rig on order at Arendal, Salenergy VI, will probably be delivered during the second quarter of 1981.

→ TAD inte rimligen kan få någon som helst betydelse för det praktiska livet. Så enkelt är det inte!

Långsamt arbete — vissa resultat

Även om det går långsamt i Genève, så ser man till sist vissa resultat, t ex linjekonferenskoden med sin lastuppdelningsformel. På samma sätt måste man nog räkna med att krav på preferens för exportländer inom bulksjöfarten sakta börjar genomsyra den fram-

tida sjöfartspolitiska målsättningen och gradvis kan urholka den fria konkurrensen. Det är säkerligen inte nödvändigt att gå närmare in på vad en sådan utveckling på sikt skulle kunna innebära för möjligheterna att erbjuda t ex kyltransporter. Det är därför säkert nödvändigt att vi försöker lära oss hur FN-maskineriet fungerar och var man kan sätta in hävstänger för att försöka få fram det resultat man söker. Det går tyvärr inte att sitta vid sidan av och förfasa sig och kritisera. Man måste i

stället vara med och försöka påverka genom att hålla fram verkligheten för dem som smider kompromisserna.

Att det sedan är en verksamhet som får en praktisk sjöfartsman att drömma mardrömmar långt efter mötenas slut — det är en helt annan sak.

På grund av utrymmesbrist kan vi införa en översättning av ovanstående redogörelse först i nästkommande nummer av Salén-Nytt.

Koncernkonferens

Under ett par dagar varje höst arrangerar Saléninvest en sk koncernkonferens med deltagande av medarbetare i ledande befattningar i de olika koncernföretagen. Dessutom deltar alltid ett antal speciellt inbjudna gäster.

Årets konferens hölls i Helsingfors i september under temat "Saléns anpassning till den internationella utveckling-

en". Ämnet belystes ingående av koncernchefen och chefer för dotterbolag m fl. I anslutning till temat talade direktör Åke Sparring, Utrikespolitiska Institutet, över ämnet "Den labila världspolitiska jämvikten" och generalmajor Bengt Liljestrand belyste den militärpolitiska situationen, speciellt den som råder i Mellanöstern. Docent

Marian Radetzki kompletterade de båda föregående talarna med ett föredrag om förändringar i världsekonomin och världshandeln.

Konferensen avslutades med en livlig diskussion kring en studie beträffande koncernens långsiktiga strategiska inriktning, som utarbetats av en grupp analytiker i företaget.



Nyblivne SAS-chefen Jan Carlzon hörde till gästtalarna vid Saléns koncernkonferens. Han redogjorde ingående för Linjeflygs omstrukturering.



Några dagar efter koncernkonferensen samlades Saléns landpersonal i huvudkontorets stora matsal, där Sture Ödner redogjorde för koncernens utveckling under senare tid med speciell tonvikt på första halvåret 1980 och de möjligheter som föreligger under resten av innevarande år och åren närmast därefter.

Group conference

"Salén's adaptation to international developments" was the theme of this year's two-day Group conference, held in September in Helsinki, Finland. Saléninvest arranged the meeting for senior staff members in Salén Group companies and specially invited guests.

Speakers included Group Managing Director Sture Ödner and heads of Salén subsidiaries. In connection with the main theme, Direktor Åke Sparring of the

Institute of International Affairs discussed the subject "The unstable world political situation," and Major General Bengt Liljestrand reviewed military-political developments, with emphasis on conditions in the Middle East. Assistant Professor Marian Radetzki expanded on the above themes with an address on changes in the world economy and world trade.

A study of the trends in long-range strategic Group planning evoked lively discussion during the closing stages of the conference. The report was submitted by a group of analysts in the company.

Göran Axell - 28 years with the Salén Group

After rounding out 28 years of service to the Salén Group, Göran Axell has announced his retirement from the vice chairmanship of the Board of Directors of Saléninvest. Mr. Axell accepted the post in 1977, shortly after turning over the presidency of Salén & Wicander to Jan Lundberg, who had served as his assistant for a number of years. At that time, Mr. Axell considered his departure from the company to be a major step towards retirement.

At Saléninvest, however, he found himself as busy as ever. He was given

special responsibility for a number of important areas of operations and served as Chairman of the Board of Salén Technologies, Salén & Wicander, Toyota, and Wiklunds; as the President of Salén Energy; and as a member of the Board of Cargolux.

Even now, Mr. Axell's withdrawal toward private life is far from total. He will continue serving on the Boards of Salén & Wicander, Saltech, Salén Energy and Cargolux.

Regarding Mr. Axell's retirement from

Saléninvest, Board Chairman Sven Salén made these comments:

"Göran Axell has created and built up a considerable number of Salén Group companies, many of which have attained a respectable size. Both in his daily activities at Salén and outside the company, he has succeeded in accomplishing more than most people do, and he has instilled a spirit among his employees that has led to efficient performance and good results."

Jacob Wallenberg In Memoriam

Bankdirektör Jacob Wallenberg avled den 1 augusti 1980 i en ålder av 87 år. Hans mångåriga och stora insatser i olika sammanhang har redan beskrivits och hyllats. Det är här på sin plats att påminna om hans stora betydelse för Salénrederiernas utveckling genom åren.

Jacob Wallenberg var sjöman och de vänskapsband han knutit till sjöss hörde hela hans liv till de viktigaste. Sven Salén och han möttes som seglare i 20- och 30-talets aktiva kappseglingssliv och blev vänner. De kom att segla med och mot varandra och samtidigt verka för segelsportens främjande i nära 40 år.

Deras samarbete utvecklades också på det yrkesmässiga planet. Stockholms Enskilda Bank drev en rörelse som så nära den svenska regeringen tillät det liknade en "merchant bank" med med-

vetet risktagande och starkt engagemang från bankens sida. När lagen hindrade banken från att satsa på ett företag som man bedömde som lovande kunde det hända att herrarna Wallenberg personligen satsade riskkapital för att möjliggöra genomförandet av ett projekt. Ett exempel på sådant personligt stöd och engagemang var då Jacob Wallenberg hjälpte Sven Salén att vid andra världskrigets början ifrån maskinist Andersson i Karlshamn förvärva 7 st. fartyg, som av en förbluffad försäkringsagent beskrevs som "the most ancient fleet in the world". Dessa båtar kom att spela en äventyrlig och betydelsefull roll under kriget och bidrog till ett ekonomiskt uppsving för företaget.

Det nära samarbetet mellan dessa två personer och det därur sprungna förtroendefulla förhållandet mellan rederi-

erna och Stockholms Enskilda Bank var av stor betydelse vid många tillfällen i vårt företags utveckling. Som exempel kan nämnas bankens medverkan då Banankompaniet förvärvades i början av 40-talet och dess stöd och förtroende för företaget under de svåra krisåren i början på 50-talet.

Jacob Wallenberg tillhörde olika av våra rederiföretags styrelser i mer än två decennier. Styrelsemötena formade sig i hans närvaro ofta till skarpsinniga och inträngande översikter över svensk och internationell ekonomi, ämnen som han behärskade bättre än de flesta. Hans råd och stöd var en stor tillgång för företaget. Vi hedrar minnet av en man som spelat en viktig roll i Salénrederiernas historia.

Sven H. Salén

Mr. Jacob Wallenberg passed away the 1st August 1980 at the age of 87. Among many other things he was also an important person in the development of our company, and it is appropriate to pay tribute to his memory here.

Jacob Wallenberg was a sailor, and the friendships that he developed at sea always meant much to him. He and Sven Salén met as sailors in the active racing setting of the 20ies and 30ies and they became friends. They continued to sail with and against each other and at the same time to further yachting as a sport for nearly 40 years.

Their co-operation evolved also in the professional arena. Stockholms Enskilda Bank conducted its business as a merchant bank — as much as the Swedish regulations would permit — with a strong involvement in the business risks

on the part of the bank. When the law did not permit the bank to support a company that was considered promising, the members of the Wallenberg family sometimes would invest the money themselves to make an interesting project possible. An example of such personal support was when Jacob Wallenberg helped Sven Salén at the beginning of World War II to purchase seven cargo ships from Karlshamn which a baffled insurance agent described as "the most ancient fleet in the world". These ships came to play an adventurous and important role during the war and they contributed to an economic upturn for the company.

The close co-operation between these two men and the ensuing relation of trust between the shipping company and Stockholms Enskilda Bank meant a great deal on many occasions in the develop-

ment of our company. As an example one can mention the bank's contribution when Banankompaniet (The Swedish Banana Company) was purchased in the beginning of the 40ies and its support of and faith in the company during the difficult years in the beginning of the 50ies.

Jacob Wallenberg belonged to several of our company boards for more than two decades. The board meetings in his presence would develop into penetrating analyses of Swedish and international economy, subjects that he mastered better than almost anybody else. His advice and support have been of great benefit to the company. We pay tribute to the memory of a man who played an important role in the development of the Salén Shipping Companies.

Sven H. Salén

Cargolux skriver historia i Dubai

Den 18 augusti 1980 blev en märkesdag i flygfraktens historia. Då skeppades den största enheten någonsin från Dubais flygplats: 153 ton!

Lasten, som fördes till flygplatsen på tio trailers om vardera 40 fot, bestod av kemikalier avsedda för den

oljeutvinning som nu pågår i Mogadishu i Somalia.

Chefen för Cargolux i Dubai, M. Raheel, bekräftade att lasten var den största av denna typ någonsin. — Samtliga kemikalier är ofarliga och kan därför fraktas med flyg, sa Mr. Raheel.

Lasten var palletiserad.

En kvalificerad stuvningsspecialist medföljde transporten för att tillse att allt gick perfekt. För transporten användes en Cargolux DC8-63F och hela operationen tog två dagar.

Cargolux makes history in Dubai

On August 18, Cargolux made freight carriage history at Dubai airport — operating the single largest movement of cargo out of Dubai: all 153 tons of it!

The cargo, brought into the Dubai cargo area on ten 40-ft trailers, consisted of chemicals to be flown to Mogadishu in Somalia. The chemicals are to assist in the oil exploration that is now going on in Mogadishu.

Mr. M. Raheel, Manager UAE of Cargolux said that the entire cargo of chemicals is related to the oil industry and this was the first operation of its type. "They were all non-hazardous chemicals, all permitted for carriage by air", Raheel said, and therefore did not pose any problem. The cargo was pre-palletised and will be offloaded in pallets in Mogadishu."

He said that for the purpose of ensuring an absolutely smooth operation, a qualified loadmaster travelled on the flights as a member of the crew.

"It was an easy-flow back to back operation", Raheel said. "We used a Cargolux DC8-63F freighter and the entire operation took two days."

Kyl

Marknaden har varit svag under de senaste veckorna och med de oroligheter som för närvarande råder i Mellanöstern är den närmaste framtiden svårbedömd.

Under augusti och september drabbades vi av vissa sysselsättningsproblem, men har nu lyckats placera tonnage tillfredsställande.

Tyfonen "Allen" har ej haft någon märkbar effekt på tramp/kylmarknaden.

Större partier potatis transporteras nu från Kontinenten och Kanada till Sydamerika och frakterna har varit tillfredsställande.

Egypten har de senaste veckorna ökat importen av kött och fisk vilket har medfört en viss förbättring av marknaden.

Tank

Det allt överskuggande problemet när detta skrivs är kriget mellan Iran och Irak som orsakat ett produktionsbortfall av råolja på drygt 4 milj. fat om dagen (1 ton = 7,5 fat). Detta motsvarar omkring 8 % av den fria världens oljeproduktion eller 0,08 % av världens oljelager (exkl. öststaterna) som beräk-

nas till 5.000 milj. fat som är 100 dagars konsumtion (Sveriges oljekonsumtion = 0,5 milj fat/dag).

Bortfallet har naturligtvis påverkat frakterna i AG som under sensommaren gick från WS 23 till WS 45 för 250.000 ton AG/West, men nu fallit tillbaka till WS 33. Den minskade lasttillgången i AG kommer främst att drabba tonnage över 200.000 tdw, men förhoppningsvis kommer de negativa effekterna att lindras av att vi står inför vintersäsongen samt att drygt 24 milj tdw, främst VL/ULCC's ligger som eller är fraktade som lagerfartyg. Då oljebolagen nu kommer att försöka hitta ersättningsolja i andra lastområden där de inte har samma möjligheter som tidigare att påverka laststorlekarna, kan detta eventuellt leda till ökad efterfrågan av det medelstora tonnage som nu betalas omkring WS 45 för 85.000 ton från Medelhavet till USA.

Torrlast

Marknaden för panmaxstorlekar är något vikande, framför allt i Pacific. Den bästa marknaden för detta tonnage är idag kol och spannmål från USA till Japan, vilket på sikt kan medföra ökat överskott i Pacific.

Utsikterna för 1981 är svårbedömda med hänsyn till den väntade nedgången för stålindustrin. Trots detta finns ett ganska livligt intresse för periodaffärer till acceptabla frakter. Fraktexempel: Hampton Roads/Japan kol USD 25 panmax, Gulf/Japan spannmål USD 28 panmax, Gulf/Kontinenten spannmål USD 15 panmax.

Borrplattformar

BorrplattformsfloTTan i världen är för närvarande utnyttjad till nära 100%. De viktigaste faktorerna som påverkat efterfrågan är prisökningar på olja och gas tillsammans med den instabila situation i Mellanöstern och oljebolagens höga vinster. Under 1980 har oljebolagens budgets uppjusterats vilket medfört ökade anslag för prospektering och produktion.

Härutöver har USA-marknaden påverkats av andra faktorer. Ökningen av efterfrågan på borrhutrustning i USA, såväl på land som offshore, kan till stor del hänföras till nya lagar — Windfall Profits Tax and Natural Gas Act — som innebär att priskontrollen upphävs för olja och gas under 1981. Nyupptäckt olja och gas kan nu säljas i stort sett till världsmarknadspriser. Detta har givet-

The Freight market Reefer

Week 40

The market has been weak during the last few weeks, and it is difficult to make a forecast for the immediate future due to the unstable situation in the Middle East.

We have experienced some problems in employing the fleet during August/September but have now been able to find satisfactory employment for our vessels.

The typhoon "Allen" had very little or no effect on the tramp reefer market.

Fairly large quantities of potatoes are now being shipped from the Continent/Canada to River Plate at acceptable freight rates.

Egypt has started to increase its import of meat and fish, resulting in a strengthening of the market.

Tanker

The crucial problem at the present time is the war between Iran and Iraq which has caused a drop in the crude oil production of more than 4 mill. bbls/day (1 ton = 7.5 bbls). This is equivalent to about 8 per cent of the free world's oil production or 0.08 per cent of the stocks of crude oil and products which are estimated at 5,000 mill. bbls or 100 days consumption.

The drop in crude oil production has of course influenced the freight rates in the

AG which, during the end of the summer, went from WS 23 to WS 45 for 250,000 tons AG/West, but have now fallen back to WS 33. The effects of the reduced number of cargoes in the AG will first and foremost fall on the tonnage above 200,000 dwt, but hopefully the negative effects will be reduced by the coming winter season, and the fact that about 24 mill. dwt of mainly VL/ULCCs are presently being used as floating storage. The oil companies must now try to compensate for the loss of oil in the AG by trying to obtain crude oil in other loading areas, where they have not the same influence over the cargo sizes. This could eventually cause an increased demand for the midsized tonnage which is now paid WS 45 for 85,000 tons from the Med. to USA.

Dry Cargo

The Panmax market is showing a downward trend especially in the Pacific. The best market for this tonnage today is coal and grain from USA to Japan which in its turn can bring about an increase in surplus tonnage in the Pacific.

The outlook for 1981 is difficult to foresee with regard to the expected recession in the steel industry. Nevertheless there is presently quite a lively interest for period business at reasonable levels.

Reported fixtures: Hampton Roads-

Japan grain USD 28 Panmax, US Gulf-Continent grain USD 15 Panmax, US West Coast-Japan grain USD 16.80 Panmax.

Drilling rigs

The global offshore rig fleet is presently enjoying a near 100% utilization factor. The two most overshadowing factors affecting rig demand are the rise in prices for oil and gas, coupled together with the unstable situation in the Middle East, and the higher profits of the oil companies. A common trend throughout 1980 has been the upward revision of oil companies budgets which have resulted in more funds available for exploration and production.

Although the above factors have had a positive effect on the rig demand in general, the U.S. domestic market is also influenced by other factors. The 1980 increase in demand for drilling equipment in the U.S., both land and offshore, can to a large extent be contributed to recent government legislation — the Windfall Profit Tax (WPT) and the Natural Gas Act (NGA) — both laws enacted to free prices for oil and gas from government control by 1981. Newly discovered oil and gas can now be sold at close to world-wide prices. This, of course, has altered the economics of oil and gas production profoundly. Smaller discoveries as well as offshore discoveries



vis kraftigt påverkat branschens lönsamhet. Mindre fyndigheter liksom fynd på djupt vatten har genom prisökningen blivit ekonomiska.

Den stora efterfrågan har medfört avsevärt högre dagsrater för alla typer av borrhullar. Dagsraten för 250 fots jackups i Mexikanska Golfen har stigit från USD 28.000 till 35.000 på ett år. Samma utveckling har skett internationellt där dagsraten är ännu högre för att kompensera för de högre driftkostnaderna.

Den ökade efterfrågan och de höga dagsraterna har medfört en ny beställningsvåg. De varv som bygger borrhullar har knappast några leveranspositioner före mitten av 1982. Den 1 augusti fanns 127 jackups i order för leverans fram till tredje kvartalet 1983. Den stora orderstocken har givetvis påverkat varvspriserna. En 250 fots jackup kostar nu ca USD 35 miljoner jämfört med ca USD 25 miljoner för 16 månader sedan.

Vi förutser nu med stor sannolikhet ett överbud från andra halvåret 1981 och är beredda på sjunkande dagsrater. Vi tror emellertid att marknaden kommer att återhämta sig relativt snabbt efter denna svacka.

in deeper water have become economical as the price of oil has increased substantially.

The great demand for offshore drilling rigs has resulted in substantially higher dayrates for all categories of rigs. Dayrates for 250 jack-ups in the U.S. Gulf of Mexico have risen to \$ 35,000 per day compared with \$ 28,000 obtained one year ago. The same trend can be seen for international contracts where dayrates are actually higher, compensating for higher operating costs.

The rising demand and higher dayrates have resulted in a new construction boom. Slots at rig-building yards are now available only in mid 1982. On August 1 there were 127 jack-ups on order worldwide to be delivered between now and the third quarter of 1983. This huge amount of new orders has naturally had an impact on yard prices. A 250' jack-up now costs approximately USD 35 million compared to USD 25 million 16 months ago.

We can now predict a strong probability for an oversupply of jack-ups starting in the second half of 1981 and have to prepare for negative effects on dayrates at that time. We believe, however, that after a short slump, dayrates will go back to normal levels.

Unik O₂-analysator

Vid en informationsträff i Salénhuset i augusti presenterade Ingenjörsfirman Fliesberg AB en mikrodatorbaserad regulator för automatisk styrning av förbränningsprocessen. Enheten sammankopplas med en O₂-analysator och kan på ett enkelt sätt omprogrammeras för varierande driftförhållanden. Systemet O₂-analysator och regulator ger således möjligheter att optimera förbränningen och spara energi.

Fliesberg har levererat ca 200 Westinghouse-analysatorer i Sverige och har här en marknadsledande position.

Som ytterligare nyhet presenterades en O₂-analysator för mycket höga temperaturer (ca 800-1500°C), särskilt lämplig för stålindustrin. F n är de t vå första enheterna igång på SKF i Hällefors och SSAB i Oxelösund. Preliminära driftsresultatet pekar på så stor energibesparing att pay-off tiden blir endast 6 månader.

Föredrag hölls av Pieter Bergman från Westinghouse och åhörare var konsulter och representanter för värmeverk och industrier.



Samgående Ce-Jis parti-handel och Dagab?

DAGAB och Sam Hedenius är idag båda dotterbolag till J.S. Saba AB och verkar som partihandelsföretag inom var sin geografiskt avgränsad del av landet. Man vänder sig till samma kundkrets, dvs detaljhandel, storkök och servicehandel. Beröringspunkterna mellan företagen är många. Den nyligen beslutade organisationsförändringen inom Ce-Jis har också gjort att de båda företagens organisationer överensstämmer väl.

Inom Dagab och AB Ce-Jis Kolonial har beslut fattats om att genomföra en utredning beträffande möjligheterna till ett samgående mellan Ce-Jis och Dagab och konsekvenserna av ett sådant samgående.

En utredning i frågan skall presenteras Dagabs, Sam Hedenius och Ce-Jis styrelser den 18 december och koncernstyrelsen i januari.

Saléngolfen

Årets salénmästerskap i golf ägde rum den 28 september på Wermdö. Salénmästare blev i år Lennart Lundh, Fartygsdrift, tvåa blev Per Westerståhl, Kyl, och trea Peter Norlindh, Kyl.

Slagtävlingen vanns av Peter Norlindh, tvåa Göran Lindeblad och trea Clarence Dybeck.

Lidingöloppet

I årets Lidingölopp den 5 oktober deltog fem salénare, en på 16 km och fyra på 30 km. Allan Lundberg, Fartygsdrift, avverkade 16 km på 1.30. På 30 km blev Bo Haufman, Torrlast, bäste salénare på 2.42, därefter kom Birger Simonsson, Fartygsdrift, 2.45, Carl-Arne Björkman, Fartygsdrift, 3.10, och Ola Carlsson, Fartygsdrift, 3.45.

INK och RINK i Göteborg

Att Saléns huvudkontor ligger i Stockholm vet säkert de flesta som har med shipping att göra. Vad som kanske är mindre känt, är att rederiernas inköpsavdelning finns i Göteborg, närmare bestämt på Polstjernegatan 6 på Hisingen. Härifrån bedrivs en verksamhet, som i jämförelse med rederierna visserligen inte är så omfattande, men som icke desto mindre är av stor betydelse för fartygens drift.

Inköpsavdelningen sysselsätter idag 14 personer och omsättningen uppgick 1979 till 50 miljoner kronor.

Omsättningen fördelas på följande områden: Utrustning och proviant till 15 kylfartyg, 9 tankfartyg och 7 torrlastfartyg, samtliga tillhörande den egna flottan, utrustning och proviant till Tor Lines 6 lastfärjor samt utrustning till Tor Lines båda passagerarfärjor. Under året har omfattande nybyggnadsutrustningar levererats till två nybyggen i Winter-serien.

Totalt har 13 externa fartyg erhållit utrustning genom avdelningens försorg. Lasthanteringsutrustning har upphandlats både för kylrederiet och Tor Line. Likaså har kontors- och verkstadsutrustning upphandlats för Tor Lines räkning.

Slutligen kan nämnas att avdelningen under året utrustat Consafe's båda bostadsplattformar byggda vid Arendalsvarvet.

Fyra "rätt"

Självfallet rör sig inköpsavdelningens huvudsakliga verksamhet i första hand om upphandling av utrustning till det egna tonnage. Härvidlag lever man på bästa sätt upp till den slogan som myntats på avdelningen och som kommit att bli något av ett rättesnöre: *Rätt vara till Rätt pris på Rätt plats vid Rätt tidpunkt!*

Bengt Rydberg, inköpschef sedan många år tillbaks, menar att man lyckats ganska väl när det gäller att effektivisera verksamheten och ge god service.



Kaj Janérus, chef för Fartygsdrift i vilket Inköpsavdelningen ingår, diskuterar en reviderad "Price Guide" med Bengt Rydberg, som sedan många år ansvarar för verksamheten i Göteborg.

Rätt vara

initieras av fartygets rekvisitioner. En gemensam utrustningsstandard för hela fartygsflottan är grundläggande och eftersträvas. Fördelarna är självklara: större volymer, färre leverantörer, ringa administration.

Ett intimt samarbete mellan fartygsledning, fartygsdrift, inköp och tillverkare/leverantör skapar förutsättningar för att alltid vara ett steg före vad avser utveckling av den utrustning vi upphandlar.

Rätt pris

Tid är pengar. Med en långsiktig behovsplanering undvikes kostsamma panikinköp med korta leveranstider. Väl planerade inköp med normala leveranstider ger en bättre förhandssituation, lägre pris och lägre kringkostnader.

En koncentration av vår sammanlagda köpkraft minskar också inköps-, anskaffnings- och distributionskostnaderna.

Rätt plats

Här är kommunikation inköp—opera-



Inga-Lill Sandberg är ansvarig för avdelningens administration och framför allt dess ekonomifunktion.



Inköpsledarna Leif Oskarsson och Stig Olsson sammanträffade i september med Don Brown, inköpsansvarig vid Salén Offshore Drilling Co i Houston, för att planera inköpsamverkan i första hand för de båda riggar som Salén Energy bygger vid Arendal.

g — två viktiga funktioner



Transporter till fartygen med långtradare har visat sig vara mest ekonomiskt och framför allt funktionellt. Lastning sker direkt vid genomgångslagret i Göteborg och lossning i regel vid fartygssidan.



Våra tankfartyg är ur inköps synpunkt de mest arbetsintensiva. Här samarbetar Dennis Blohm och Ove Gustafsson.

tör—fartygsledning—fartygsdrift—agent ett villkor. Alla måste känna sitt ansvar. Vid omdestineringar kan vi om-dirigera våra transporter vid s k "check points", oftast gränspassagerarna.

Att de transporttjänster vi köper håller hög kvalitet och att transportören och hans medarbetare, inte minst chaufförerna, är erfarna gör vi inte avkall på.

Rätt tidpunkt

Samma gäller här. Kommunikation inköp — operatör — fartygsledning — fartygsdriftagent är de väsentliga kontaktkanalerna för att få fram fartygets utrustning i god tid till aktuell hamn. Ömsesidig information och samverkan är ett måste.

Externa uppdrag

Inköpsavdelningen arbetar även en hel del med uppdrag för externa företag. Därvidlag har man givetvis samma målsättning som när det gäller services till de egna rederiernas tonnage. Genom Saltech har flera värdefulla uppdrag erhållits och samarbetet med Salén UK och Salén Offshore Drilling Co (SODCO) i Houston, vilka utgör in-



Hos inköpsavdelningen finns rederiernas centrala trycksakslager. Härifrån distribueras ett stort antal olika blankettslag till egna och timechartrade fartyg samt agenter.

Blanketterna är många liksom destinationerna men under Leif Andreassons ledning fungerar allt väl.

köpsavdelningens förlängda arm på respektive marknader, har lett till positiva resultat.

Offshore

Inköpsavdelningen har även kommit in på offshoremarknaden utanför huset genom stimulerande uppdrag för bl a

Salén's purchasing department fills an important function

Most people in shipping circles know that Salén's headquarters are in Stockholm. Less well known, however, is the fact that Salén's purchasing department is centered in Gothenburg, from where it conducts its extensive operations under the direction of Bengt Rydberg, for many years Salén's chief buyer.

The volume of business in the purchasing department last year exceeded SEK 50 million. Most of this involved purchases for Salén's own vessels, although major orders have recently been received from other shipowners and for the offshore oil industry. In addition, the department handles a substantial number of spare parts for ships.

The motto of the 15-member purchasing department is "The right goods at the right price to the right place at the right time." The organization has managed to live up to this slogan, and it is not without pride that Bengt Rydberg points out that success has been achieved in creating an excellent and highly efficient service unit, whose activities have also attracted the attention of numerous outside shipowners. Special interest has been shown in Salén's Price Guide, with the help of which purchases for ships can be made as advantageously as possible.

The purchasing department has received several valuable orders through Saltech. Cooperation with Salén UK and the Salén Offshore Drilling Co. in Houston, Texas (SODCO) — the long arm of the purchasing department in the respective markets — has led to favorable results. The Consafe orders covering equipment and fittings for three offshore residential platforms (floatels) have also been favorable.

The scope of purchasing operations can be illustrated by the fact that one fully loaded truck leaves Gothenburg every other day with goods destined for various ships in Continental ports. Consignments are also often shipped to distant destinations as well, for example to Arabian Gulf ports.

Forts. nästa sida

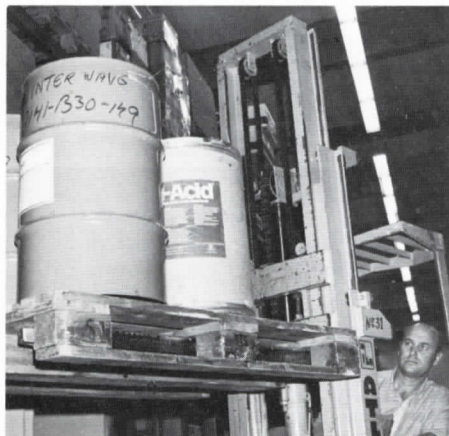
forts. Ink och Rink

Consafe, omfattande utrustning av tre bostadsplattformar (Floatels) och en bostadsplattform (Coastel) vardera med utrymme för 600 personer. Det kan nämnas att uppdragen även innefattar inköp och utplacering av konst i hytter och allmänna utrymmen i plattformarna — ett lika stimulerande som omfattande jobb.

Genom den stora volymökning som ägt rum för inköpsavdelningen under åren har det varit möjligt att teckna fördelaktiga avtal på alla större varugrupper. Härigenom gynnas inte enbart den egna organisationen av lägre priser och bättre leveransvillkor utan även externa uppdragsgivare.

En långtradare varannan dag

En företeelse som väl illustrerar intensiteten på inköpsavdelningen är transportflödet från terminalen på Hisingen. Under 1979 lämnade i genomsnitt en fullastad långtradare genomgångslaget varannan dag med reservdelar, utrustning och proviant till rederiernas fartyg. Totalt rörde det sig om ca 1.200 ton gods. Destinationen är i regel någon



En pall med kemikalier under utlastning för transport med långtradare till Winter Wave i en kontinenthamn. Erland Olsson, lagerförman med ansvar för Saléns genomgångslager sköter trucken.

nordeuropeisk hamn, men undantag förekommer inte så sällan. Ett exempel kan nämnas: I oktober förra året lämnade sex långtradare Ljusne i Hälsingland med destination Bahrain vid Arabiska Viken. Last: 117 ton ankar-kätting till tankfartyget Sea Swift. Fraktkostnad: 300.000 kronor!

Lagerlösa köp

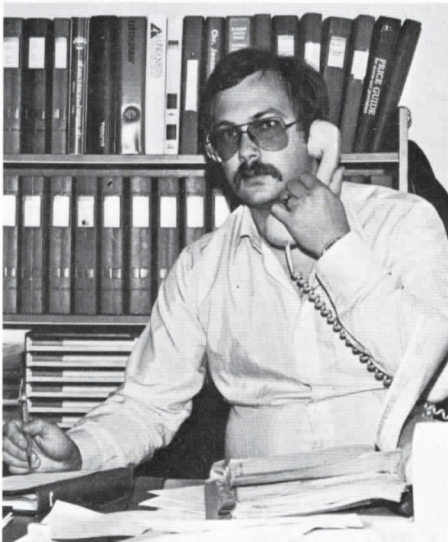
Den som till äventyrs tror att inköpsavdelningen ligger med ofantliga lager av alla de hundratals för att inte säga tusentals utrustningsdetaljer som ett fartyg behöver tar grundligt fel. Tvärtom baseras verksamheten på principen om lagerlösa köp, vilket innebär att

Forts

Inger Larsson och Marianne Löfqvist utgör avdelningens sekretariat. Till de dagliga arbetsuppgifterna hör de mycket frekventa telexkommunikationerna med fartygen.



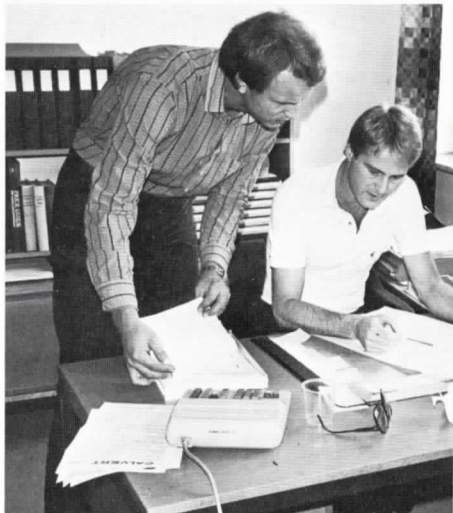
Rederiernas intendenturfunktion finns också i Göteborg. Bertil Kvist, med ett förflutet som ekonomiföreståndare i Rex, demonstrerar här en mattschamponeringsutrustning för ekonomiföreståndare Henry Orloff.



Alltsedan Saléns förvärv av Tor Line 1967 har inköpen av utrustning för passagerar- och lastfärjor skötts av Saléns inköpsavdelning. Ansvarig är Jan Schönnemann.

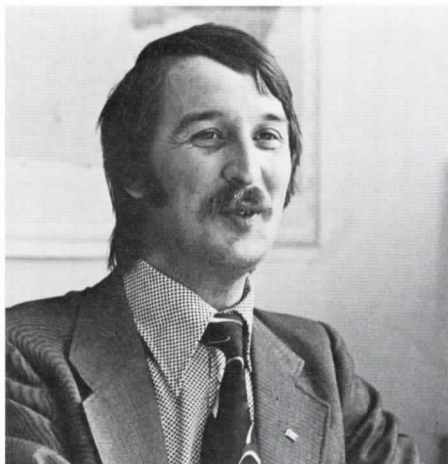


Varje rederidel har sin inköpare. Här är torrlastrederiets Kurt Andersson med en gasmätare — ett viktigt instrument i den utbytespool av utrustning som Kurt också ansvarar för.



Bo Fransson och Christer Alfredsson är ansvariga för inköp till kylrederiets flotta. Under senare tid har de varit speciellt engagerade i utrustning av Winter-serien och dessa fartygs specifika (MPL) lasthanteringsutrustning.

leverantörerna även är lagerhållare. Ett par viktiga fördelar därav är att det krävs enbart ringa kapitalbildning samt att administrationskostnaderna kan hållas nere. De enda artiklar som lagervärdet är trycksaker och viss utrustning ingående i den s k utbytespoolen, exempelvis TV-utrustning, gasmätare och walkie-talkies etc.



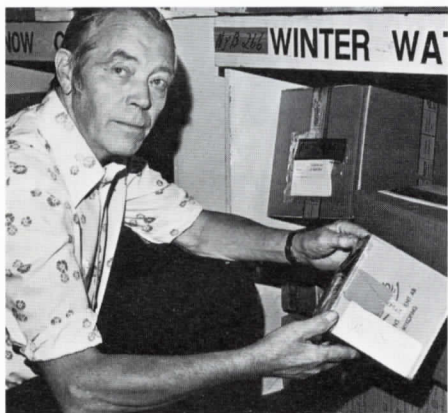
Rodney Putland är inköpschef vid Salén UK och inköpsavdelningens "förlängda arm" på hela den engelska marknaden.

RINK

RINK i Göteborg — även kallat CF — beläget på Frökotttegatan 15, sysselsätter idag fem man med godshantering, godslagring, beredskapslagring, tullbehandling och varudistribution. Under 1979 omsattes gods till ett värde av ca 30 Mkr med en vikt av ca 600 ton. Antalet försändelser till fartygen närmade sig 600. 1000 försändelser gjordes till olika reparationsverkstäder och 750 tulldeklARATIONER utfördes.



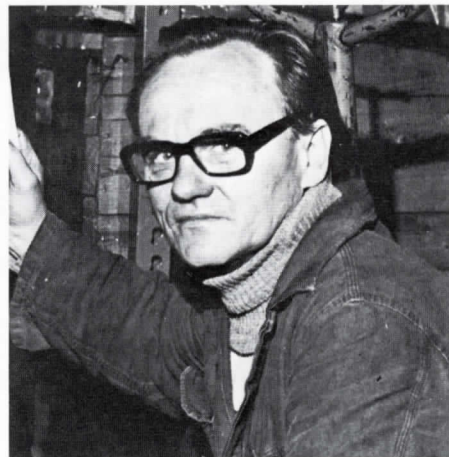
Ceve Furberg är kontaktsmannen utåt för RINK. Tyvärr kommer Ceve att snart lämna RINK för att bli en glad pensionär. Ceve är underställd Roland Soldan i Stockholm — chef för gruppen RINK.



Sture Axelsson skulle rätteligen vara en glad pensionär vid det här laget. Sture gör hemtagningsanmälan och tullbehandling av allt utrikes gods samt upprättar skeppningshandlingar.



Alfred Bengtsson — seglade bl a i m.s. Christer Salén när hon bröts itu — handhar idag samtliga leverantörsförsändelser och ordnar så att rätt reservdel når rätt fartyg.



Udo Saul är också gammal "sailor" med öga och känsla för olika reservdels handhavande och funktion. Udo tar hand om allt retur gods men svarar tillsammans med Ceve även för reservdelspoolen.

Stig Jansson — även han gammal "sailor" — handhar all distribution inom Göteborg och är tullombud och s k fältman. Stig och Alfred alternerar ofta arbetsuppgifter. Tyvärr var han ledig när fotograferingen på RINK gjordes.

Citrus

Citrusfrukten är ett flerrummigt bär med tjock seg yttervägg och saftrikt kött, står det i uppslagsboken. Beskrivningen fortsätter; frukten växer på vintergröna träd eller buskar med platta läderaktiga blad och vita eller rödaktiga vålluktande blommor. Vi känner dock bättre till citrus som de apelsiner, citroner, grapefrukt, mandariner eller clementiner som vi äter till vardags. Tillgången på de olika sorterna varierar lite med årstiden. Idag finns också ett antal mindre kända korsningar som alla härstammar från våra vanliga sorter. Ett exempel är mineola som är en mycket välsmakande blandning av apelsin och grapefrukt.

Citrusen kom från Kina

Historiskt sett härstammar citrusfrukterna från Asien, närmare bestämt Kina, varifrån de spred sig först till Indien och sen vidare till Europa. Till Nya Världen kom de först 1498 med Columbus på hans andra resa till Amerika.

Sen Columbus dagar har citrusproduktionen tagit fart och idag produceras drygt 50 milj. ton med USA som världens största producent. Andra stora produktionsområden är Medelhavsländerna, Sydamerika och Japan. Ursprungslandet Kina håller fortfarande en 11:e plats i produktionsstatistiken.

Av den totala produktionen på 50 milj. ton går ca 35 % till processindustrin för framställning av i första hand juice. Av resterande ca 33 milj. ton som konsumeras som färsk frukt, konsumeras ca 79 % i produktionsländerna. Av de ca 7 milj. ton som återstår för export transporteras ca 2,9 milj. ton med oceangående sjöfart. Salén har här genom åren spelat en dominerande roll med sina högklassiga kylfartyg och idag har företaget en stark position i de flesta viktigare kylburna citrustrader.

Nya exportländer

Framtidsländer vad gäller produktion och export av citrus är bl a Kuba, Brasilien och Mexiko, där stora ansträngningar görs för att bygga upp en väl fungerande transportapparat.

Slutligen kan nämnas att vi i Sverige idag per person och år konsumerar i snitt ca 16 kg färsk citrus och ca 11 kg som har gått igenom processindustrin. Som jämförelse kan sägas att varje invånare i USA konsumerar i snitt ca 53 kg, men av detta bara ca 12 kg färsk citrus.

Stefan Engström

Citrus fruits

According to my reference book, a citrus fruit is a segmented berry having a thick, leathery rind and juicy "flesh." The description goes on to say that these fruits grow on evergreen trees or bushes having flat, leathery leaves and white or reddish, sweet-smelling blossoms. But we are more familiar with such fruits as the oranges, lemons, grapefruit, mandarins (tangerines) or clementines that are parts of our everyday diet. The availability of the different fruits varies slightly with the seasons. Today, there are also a number of less familiar crossings, all of which derive from the common varieties. One example is the mineola, a very delicious crossing of the orange and the grapefruit.

Citrus fruits originated in China

Historically, citrus fruits come from Asia — or more precisely, China — from whence they spread to India and later to Europe. They arrived in the New World in 1498 with Columbus, on his return from his second voyage to America.

Since the days of Columbus, citrus production has rapidly accelerated. Current production has now reached 50 million tons, the U.S. being the leading producer. Other major production areas are the Mediterranean countries, South America and Japan. China, the birthplace of citrus fruits, still ranks eleventh in the production statistics.

Approximately 35 per cent of the total citrus fruit production goes to the process industries, mainly for the manufacture of juice. Of the remaining 33 m. tons which are eaten as fresh fruit, 79 per cent is consumed in the producer countries. About 2.9 m. of the approximately 7 m. tons left over for export are transported by transoceanic shippers. Over the years, Salén, with its high-quality reefer ships, has played a leading role in this field. Today, the company's position is strong in most of the more important segments of citrus fruit transport by reefer ships.

New export countries

Countries of the future with regard to the production and export of citrus fruits include Cuba, Brazil and Mexico, where major efforts are being made to establish an efficient transport apparatus.

As a closing note: the average annual per capita consumption of fresh citrus fruits in Sweden is approximately 16 kilos, about 11 kilos of which have passed through the processing industry. In the U.S., by comparison, each resident eats, on average, 53 kilos of fresh fruit a year, only about 12 kilos of which are fresh citrus fruits.

Stefan Engström

Flaskpost

På annan plats i tidningen berättar vi om sjömän som utnyttjar en del av sin fritid till storsjöfiske. Andra utnyttjar fritid till att sända flaskpost. En som gjort det är 1:e kocken Gunnar Hagius i Snow Flake. När han 1976 tjänstgjorde i det numera sålda kylfartyget Atlantide skrev han ett litet meddelande om sig själv och vad han gjorde, lade meddelandet i en flaska som han korkade till efter alla konstens regler och kastade i Stilla Havet ca 1.200 sjömil nordöst om Hawaii. Meddelandet avslutade han med en önskan om att den eventuella upphittaren skulle höra av sig brevlades.

Flaskan har nu påträffats av 9-årige Matthew Blanchard på Waimanalo Beach, Hawaii, och resulterat dels i att Honolulu Star-Bulletin skrivit en lång artikel om flaskposten och dess upphittare samt dels i att unge Matthew tagit brevkontakt med Gunnar Hagius. Fyra år tog postgången, men den var ändå förhållandevis snabb i beaktande av att ett brev avstämplat i Arvidsjaur 1915 nådde adressaten i Stockholm under andra världskriget.



Gunnar Hagius med ett tidningsurklipp från Honolulu Star-Bulletin

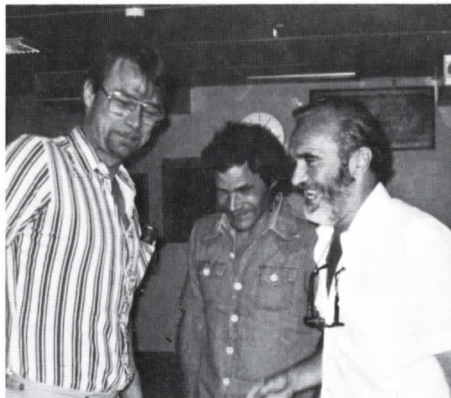
Olympiad i Sea Scout

Livet på ett fartyg är många gånger monotont och det kan vara svårt att finna meningsfulla sysselsättningar under fritiden — särskilt på ett stort tankfartyg som sällan ligger i hamnar där man kan gå iland. Därför blev det mycket uppskattat när någon på Sea Scout fick idén att ordna en olympiad ombord — Sea Scout Olympiska spel. Intresset för idrott är säkerligen lika stort hos sjöfolk som hos folk på landbacken, inte minst under ett olympiaår, men möjligheterna att utöva idrott ombord är begränsade.

Ekonomiföreståndare P-Å Strömbom valdes att svara för organisationen av "spelen". Lördagseftermiddagar blev tävlingstid. Femton man ställde upp för att tävla och dessa lottades i tremannalag.

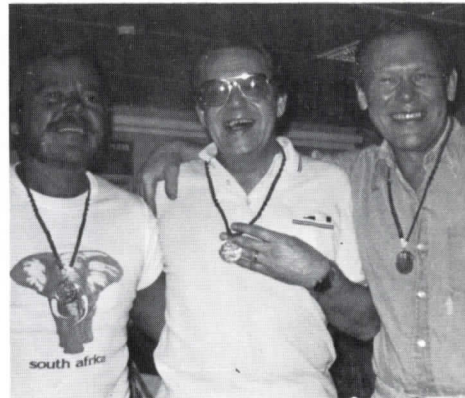
Spelen öppnades med dragkamp, säcklöpning och öldrickning. Säcklöpningen gick på tid över viss distans och i öldrickningen gällde det för gubbarna i laget att dricka var sin öl på sammanlagt kortaste tid.

Andra tävlingsdagen avverkades ägg-



Vinnande laget – fr v ekonomiföreståndare P-Å Strömbom, reparatör D Brunner och kapten Ove Ericsson.

löpning, bollkastning och plankfighting. Ägglöpningen, en typ av stafett, gick ut på att ta sig över en viss sträcka på kortast möjliga tid med ett hårdkokt ägg på en matsked som man höll mellan tänderna — givetvis utan att tappa ägget. I grenen plankfighting gällde det att kasta ner motståndaren från en plank lagd över swimming-poolen — helst utan att bada själv.



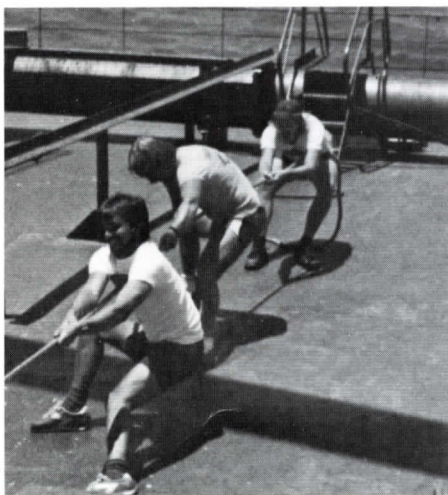
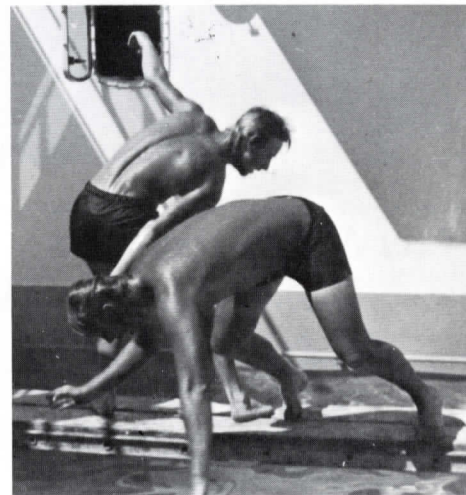
På andra plats kom fr v pumpman R Nordlander, telegrafist L Lindstam och 2:e maskinist P. Kytökangas.

Efter avslutade tävlingar var det medaljutdelning i manskapets dagrum med vinbål och smörgåsbord. Medaljerna hade förresten skickligt tillverkats av reparatör D. Brunner och 2:e styrman B. Lehne.

Olympiaden blev så populär bland deltagare och åskådare att ett "VM Sea Scout" nu planeras.



Plankfighting – här gällde det att försöka behålla sitt på det torra.

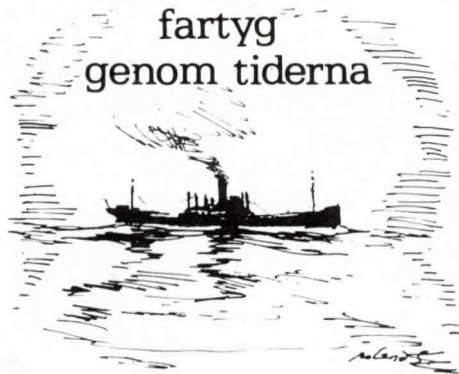


I dragkampen tycks motståndet vara ganska hårt.



På Sea Scouts däck fanns god plats för tävlingar – här pågår säcklöpning.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 22



Hispaniola (1956–1972) 1969, överförd på Salénrederierna AB, Stockholm.

Kylmotorfartyg, byggt 1956 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Göteborg.

Tonnage: 6192 brt, 3493 nrt,
5900 tdw.

bale kap 255.200 kbft

bin kap 249.255 kbft

Reg.nr.: 9673.

1972, januari, såld till Everett-Orient Line Inc. Monrovia för US\$ 825.000. Avgick Osaka den 10 februari under namnet *Fredeverett*.

1973, den 28 mars, eldhärjades i Dadianges, (Filippinerna). Anlände den 12 maj till Osaka för reparation.

Levererades den 18 maj 1956 till Rederi AB Westindia (Sven Salén), Stockholm och döptes till *Hispaniola*.

Axel Salén (1956–1959)

Tankmotorfartyg, byggt 1946 vid Kockums Mek. Verkstad, Malmö.

Tonnage: 10477 brt, 6260 nrt,
16225 tdw.

Reg.nr.: 8759.

1959, vidaresåld till Ångfartygs AB Alfa (Lundqvist-rederierna), Mariehamn, Finland. Namnet bibehölls.

1965, april, såld till köpare i Hel-

singfors för nedskrotning och anlände till Helsingfors på sista resan från Tuapse den 20 april 1965.

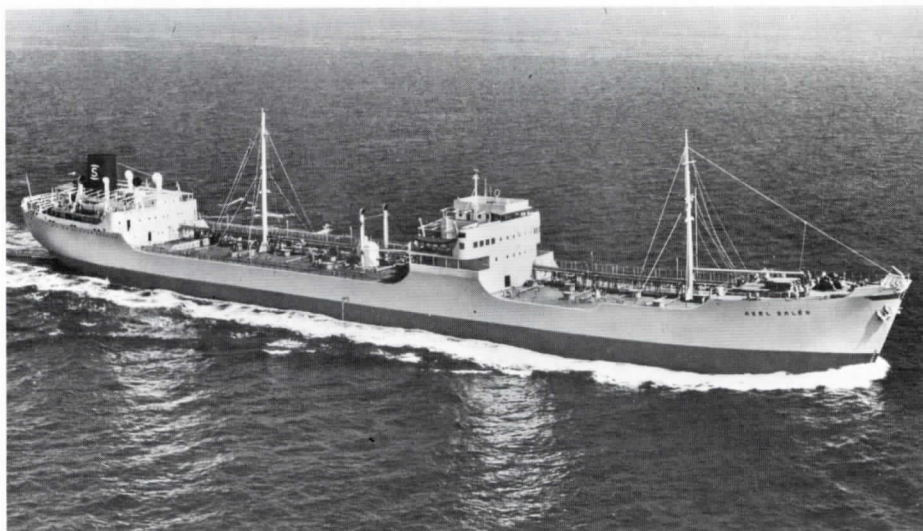
Byggdes för Rederi AB Soya (Olof Wallenius), Stockholm och döptes till *Soya II*.

1956, april, förvärvades fartyget för 8,1 mkr av Rederi AB Pulp (Sven Salén), Stockholm, varvid namnet ändrades till *Axel Salén*.

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

1958, sept., såld för 7,4 mkr till Rederi AB Salenia, Stockholm.

1959, juli, avyttrad för 8,7 mkr till A/S Havbør (P. Meyer), Oslo, Norge, varvid namnet ändrades till *Havskaar*.



Barracudafiske vid Muscat

Vad tar man sig till på fritiden om man råkar befinna sig på ett tankfartyg som ligger till ankars i farvattnen utanför Muscat i Oman? Ja, heter man Bo Weckström, Francesco Antunes och Soini Korhonen och är besättningsmän på Saléns supertanker Sea Saint så plockar man fram fiskedonen och prövar lyckan i det ljumma vattnet, känt för att höra till jordens fiskrikaste.

Det var precis vad dessa tre herrar gjorde en dag för inte så länge sedan. Havet vimlade av exotiska fiskar — guldmakrillar i mängd, haj, rockor, stora stim av havsöring och här och där någon havsorm. Fångsten blev jättefin — men farlig: ett antal barracudas i storlekar mellan 11 och 14 kg med rader av sylvassa, kraftiga tänder. Till en början klippte barracudorna av revarna i blixtnabba anfall och det var först sedan pianotråd knopades fast i ändan på revarna som bestarna kunde halas över relingen. Pianotråden höll, men den skrynklades ihop ordentligt mellan barracudornas käftar.

— Men barracudans kött är en delikatess, försäkrar Bo Weckström, som var omtänksam nog att informera Salén-Nytts fiskeintresserade redaktör om det lyckade fiskafänget.

Anm.: Om Barracudan säger Bonniers uppslagsbok att den tillhör familjen pilgäddor, är livsfarlig rovfisk med ca 2 meters längd och lever i haven kring Västindien. Att den förekommer även i arabiska farvatten har uppenbarligen förbisetts av författaren.



Möte i monsunen

Så här såg det ut när minfartyget Älvsnabben på sin sista resa över de sju haven utbytte hälsningar med Snow Flower i Cristobal. Ulf Sandevärn från Saléns var med ombord i Älvsnabben och han berättar, att medan "vi låg och stampade i sjön med 7-8 knop forsade Snow Crystal förbi oss med 20 knop" i Engelska kanalen.

Visste ni förresten, att Älvsnabben från början inte alls var avsedd att bli minfartyg? Enligt tillgängliga uppgifter beställdes hon ursprungligen som kylfartyg, men köptes upp av försvarsmakten under kriget och blev en viktig förstärkning av det svenska kustförsvaret. Hur det sedan gick vet vi. Älvsnabben blev ett av vårt lands bästa PR-vapen och har som sådant seglat jorden runt ett otal gånger.



H.M.S. Älvsnabben utbyter hälsningar med Snow Flower, som väntar på transit.

Skärgårdsfesten 1980

Årets upplaga av båtclubbens populära skärgårdsfest avlöpte i sedvanligt strålande väder lördagen den 23 augusti.

Den inledande kappseglingen "Kräftgången" mönstrade i år inte mindre än 21 ekipage när startsignalen blåste ut över Nämdöfjärden från det v. Perneriska startfartyget Baloo III.

Seglingen blev hård i den mycket friska nordanvinden, men båtar och besättningar visade sig vara av gott virke (god polyester) och samtliga inklusive bröderna Eriksson med sin lilla Mirror-jolle tog sig ända fram till målet vid Norrviken, där SBK hade fått förnyat förtroende att nyttja SXX:s förnämligen tiljor (se SN 5/79). Christer Forsberg lyckades i år få en sk spik med sin "Big Dipper" och toppade prislistan tätt följd av Martin Kallerman "Mandala", Göran Axell "Grax" och Lasse Arnebo "Aquila", vilka hörde till de främsta båtarna redan i Kräftgången - 79.

Välförtöjda myllrade ett 80-tal salénare med familjer och vänner upp på bryggan för cocktailparty, vilket kulminerade i dop av Personalstiftelsens tre nya Maxi -77:or samt prisutdelning för Kräftgången -80. Officianter var i år familjen Zethelius; Hillevi krossade champagneflaskorna med grace och Claes-Henrik presiderade med sedvanlig pondus vid prisbordet. Förutom SBK:s vandringspris "Klämtaren" till näst sista båt, vilket i år erövrades av Janne Gustafsson, kunde även beskådas de nyuppsatta vandringspokalerna ASRY Crayfish Cup och International SPC Cup samt en mängd engångspriser, bl a Oxtorgskällarens Magnum Trophy.

Dagen avslutades med en trevlig kräftsupé på bryggan, där så småningom dansen trädde till resegrammofonens spröda ton bland myggor och stjärneglans. Se, det var en lyckad jubileumsskärgårdsfest — igen.

Resultatlista "Kräftgången"

- 1 Big Dipper/C Forsberg
- 2 Mandala/M Kallerman
- 3 Grax/G Axell
- 4 Aquila/L Arnebo
- 5 Cavatina II/L Lindau
- 6 Salina II/A Johansson
- 7 No name/E Hultman
- 8 Canoa/B Rammer
- 9 Mioma II/A Eriksson
- 10 Dione/S Lokén
- 11 No name/S-S Bülow
- 12 Salona/C-A Björkman
- 13 Lucy/T Milchert
- 14 Tuss/P Lyth
- 15 Glimt/C Wallin
- 16 Gabrielle/M Ruhne
- 17 Salona II/E Wallmark
- 18 L'Eclair/K Blixt
- 19 Salotta II/J Gustafsson
- 20 Bibiloo II/T Gustafsson
- 21 Marmic/Bröd. Eriksson



Efter målgåendet samlades eskadern för dop av SBK's nya segelbåtar, prisutdelning och dans



Celebra fröken Kumi Fujii kom ända från Japan för att gasta Bo och Ulla Rammer i en Mistress 31".



Familjen Lindau i sin Becker 27" (till vänster) i hård match med Anders Johansson (till höger) i en av SBK's nya Maxi -77.



C.O. Andersson skålar med Elisabeth Wallmark för hennes och Eivor Hultmans fina fest-arrangemang.



Tvåa blev Martin Kallerman, Shipman 28 Med revade segel kämpar familjen Kallerman fram i den bygga vinden.



Besättningen på vinnarbåten Avance 36, fr v Jonas Svedberg, Rolf Drangel, Crister Forsberg och Claes Brantmark.



ingår, bl a akvareller av Gösta Werner och Karl-Erik Boman, grafik av Roland Svensson, Peter Dahl, Gösta Gustavson, Jorgo Krallis och andra kända svenska konstnärer.

Nästa chans kommer i julletteriet, som gäller alla medlemmar.

Om Du inte tidigare är medlem, kan Du ha en chans till jul genom att skicka in kupongen snarast.

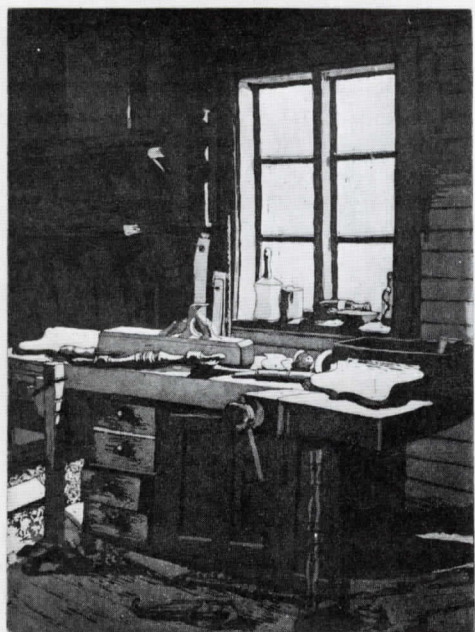
Vinnare

I början av oktober var det dragning i konstlotteriet för "lottlösa" — där fick nämligen endast de som tidigare ej vunnit vara med. Meningen är att ett liknande lotteri skall äga rum varje år så att till sist alla som varit med i konstföreningen en tid fått minst en vinst.

Ett urval av vinsterna i oktoberlotteriet presenteras i detta nummer av Salén-Nytt. Ytterligare 17 konstverk

- 1 Jan Gustafsson
- 2 Rolf Bergkvist
- 3 Bo Jonsson
- 4 Lars Ejdby
- 5 Leif Paulsson
- 6 Einar Grevé
- 7 Hans-Erik Borgström
- 8 Eivor Hultman
- 9 Carl Nygren
- 10 Kjell Johansson
- 11 Bror Andersson
- 12 Inga Larsson
- 13 Bert Greman

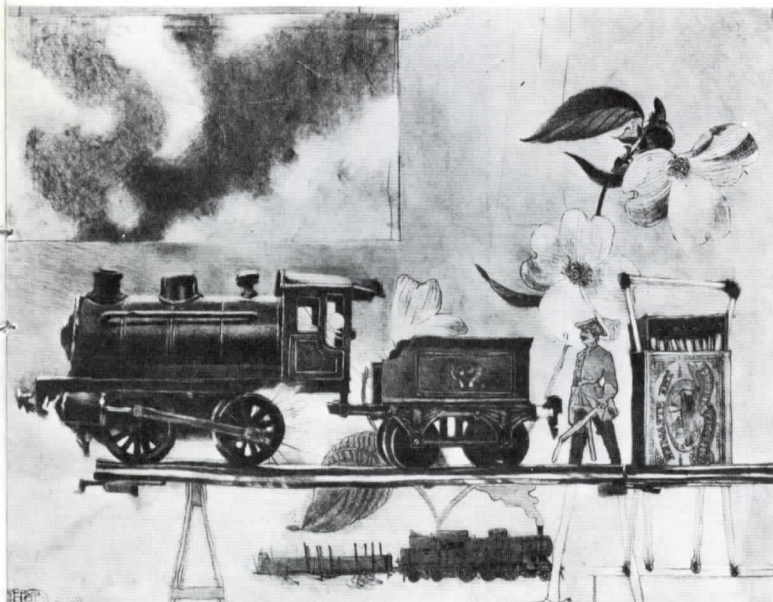
- | | | |
|-----|------------------------|-----|
| LAP | 14 Joy Ankarcrona | LAP |
| LAP | 15 Sven Lindehoff | SJP |
| SJP | 16 Lars Malm | SJP |
| SJP | 17 Anders Olsson | LAP |
| LAP | 18 Lea Pietiläinen | LAP |
| SJP | 19 Per Erik Björkqvist | SJP |
| SJP | 20 Eva Lundberg | LAP |
| LAP | 21 Monica Endermark | LAP |
| SJP | 22 Jan Lindeberg | SJP |
| LAP | 23 Lars Johansson | LAP |
| SJP | 24 Sten Flodin | SJP |
| LAP | 25 Hanna Shuberg | LAP |
| SJP | | |



Lotta Hellström: I Laknäs sparkfabrik – etsning



Gösta Ehrenberg: Tung börda – akvatint-etsning



Bengt Landin: Från Leksandslandet – färglitografi



Svenrobert Lundquist: Självporträtt i Gotlandsbild – etsning

forts. nästa sida

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.



Gunnar Larson: Värmdövägen – litografi

Astrid Munthe-de Wolfe: Uthus – oljemålning



Igge Karlsson: Högsommar – serigräfi



*Stig Ghylfe:
Väntande – emalj*

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 _____