

Salén-Nytt



Avtal Saléns — Sjöfolksförbundet

I december slöts avtal mellan Saléns och Sjöfolksförbundet beträffande Saléns rederiverksamhet i framtiden baserat på följande bakgrundsmotiv.

Sjöfolksförbundet har under en följd av år förmärkt en ökande tendens hos företaget att utöka sin utlandsverksamhet liksom omfattningen av inchartrat utländskt tonnage. Detta kombinerat med en fortsatt försäljning av svenska fartyg utan motsvarande anskaffande av svenskt ersättningstonnage har gett förbundet anledning att ifrågasätta företagens vilja att fortsatt verka som ett svenskt rederi med svenska fartyg. Bland annat har företaget slutit ett avtal med staten innebärande en garanti, att — så länge avtalet gäller — bibehålla minst 12 fartyg under svensk flagg. 12 fartyg motsvarar ungefärligen 120 antal befattningar enligt minimibemanningen. Omräknat i antal arbetsplatser c:a 230. Som jämförelse är antalet anställda hos företaget inom förbundets avtalsområde för närvarande 731. En betydande oro för anställningstrygghet och framtida sysselsättning har därför uppstått.

Företaget har i styrelsearbetet, medbestämmandeförhandlingar och massmediainformation upplevt störningar i möjligheterna att inom rimlig tid fatta de kommersiella beslut som är nödvändiga för att — speciellt mot bakgrund av sedan länge rådande sjöfartskonjunktur — erhålla skäligt resultat i sin rederiverksamhet.

För båda parter har denna debatt varit mindre givande och orsakat stor tidsåtgång. En fortsättning torde vara negativ för såväl företaget som dess anställda av förbundets medlemmar.

Förbundets krav

Förbundet hävdade att en oavvislig förutsättning för att nå en överenskommelse i hithörande frågor var garantier från företagens sida mot uppsägningar på grund av arbetsbrist.

Ett sådant krav borde enligt förbundets åsikt ligga i företagets intresse då sannolikheten torde tala för att utöka de möjligheter till utlandsverksamhet torde kunna ge fog för en större svensk-baserad verksamhet än vad som annars kunde bli fallet.

Överenskommelse

För att markera företagets viljeinriktning att fortsatt bedriva sjöfart med svenska fartyg och därigenom ge de anställda inom förbundets avtalsområde en större trygghet samt företaget en större frihet att agera kommersiellt träffade parterna därför ett avtal, vars huvudpunkter återges nedan.

- avtalet gäller intill 1984 års utgång. Har avtalet ej uppsagts 12 månader dessförinnan, gäller det fortsatt med en ömsesidig uppsägningstid av 12 månader;
- företaget avser under avtalstiden ej att minska verksamheten för anställda inom förbundets avtalsområde så att dessa skulle understiga 400;
- företaget avser ej att t o m 1984 års utgång företaga uppsägningar p g a arbetsbrist i avseende på det antal anställda som utgör skillnaden mellan f n anställda 731 personer och antalet anställda enligt föregående stycke;
- parterna är ense om att företaget skall kunna utveckla sin rederiverksamhet i utlandet utan andra inskränkningar än som regleras av vid ettvarit tillfälle gällande svensk lagstiftning;
- skulle företaget av oförutsedda skäl ändå tvingas uppsäga någon som omfattas av detta avtal, utgår ett engångsbelopp till den anställda.

Gunnar Karlsson, ordförande i Sjöfolksförbundet, bekräftar vid ett samtal med Salén-Nytt, att en omröstning ägt rum bland berörda medlemmar och att därvid 85% av dessa tillstyrkt avtalet mellan förbundet och Saléninvest. Samtidigt har avtalet godtagits av styrelserna för Sveriges Redareförening och Saléninvest AB varmed det slutgiltigt antagits av alla berörda parter.

Ordinarie bolagsstämma

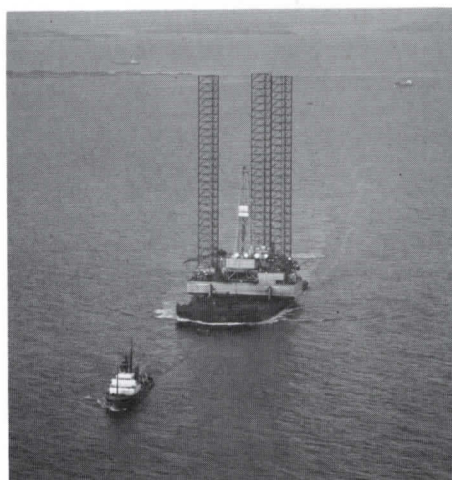
Ordinarie bolagsstämma i Saléninvest AB äger i år rum på Norrlandsgatan 15 onsdagen den 3 juni kl 16.00. Bokslutskommunikén som i korthet meddelar resultatet för 1980 distribueras till massmedia den 25 mars.

Annual general meeting

Saléninvest AB's annual general meeting will be held this year on Wednesday, June 3, at 4 p.m. at Norrlandsgatan 15, Stockholm. The preliminary report on 1980 operations, containing a condensed financial statement, will be distributed to the mass media on March 25.

Omslagsbilden

Salenergy V, den första av Salén Energy's båda oljeborrplattformar från Arendal, levererades i december och har nu nått destinationen i Mexikanska Gulfen efter en lyckosam men delvis stormig bogsering över Atlanten. I april levereras nästa borrhplattform, Salenergy VI. Läs mer om Salén Energy's verksamhet på sidorna 6 och 7.



Cover picture

Salenergy V, the first of Salén Energy's two oil drilling rigs from the Arendal Shipyard, Gothenburg, was delivered in December and has now reached its destination in the Gulf of Mexico after a successful — though, at times, stormy — passage in tow across the Atlantic. The second drilling rig — Salenergy VI — will be delivered in April. See pages 6 and 7 for more information about Salén Energy's operations.

Saléninvest bildar aktiesparfond

Sedan mitten av 1960-talet har andelen riskvilligt kapital i företagen sjunkit avsevärt med påföljd att en allt större del av näringslivet idag finansieras med lånade medel. Denna utveckling får på sikt mycket negativa konsekvenser för vårt lands ekonomi. Riksdagen har därför infört särskilda skatteförmåner för dem som sparar i aktier.

Saléninvests styrelse har tagit fasta härpå och beslutat bilda Saléninvests Aktiesparfond med syfte att stimulera de anställda i koncernen att spara i företagets egna aktier, s k företagsanknuten aktiesparfond. På så sätt ges de anställda möjlighet att ta del i företagets ägande. I anslutning här till säkerställdes i december 1980 förvärv av 30.000 aktier i Saléninvest till en kurs av 280 kr per aktie.

Vem får delta?

För att vara kvalificerad att delta i fonden måste man vara anställd i Saléninvest eller i något av dess dotterbolag. Vidare skall man under 1981 ha A-inkomst eller inkomst enligt lagen om sjömansskatt.

Man kan spara antingen 200, 400 eller 600 kr i månaden under 1981, dvs 2.400, 4.800 eller 7.200 kr för helåret. Av beloppet betalar man själv in 1/4 genom månatliga löneavdrag, dvs 50, 100 eller 150 kr per månad. Resterande 3/4 betalas in genom ett räntefritt lån från företaget. Hela sparbeloppet betalas in till fonden, som i sin tur köper aktier i Saléninvest, i första hand nämnda 30.000 aktier.

En broschyr om aktiesparfonden har skickats ut till samtliga anställda till lands och sjöss.



Lånet från företaget återbetalas genom löneavdrag under loppet av tre år.

De genom 1981 års sparande erhållna fondandelarna inlöses i januari 1987 mot aktier i Saléninvest.

Vilka fördelar erbjuder aktiefondsparandet?

Andelsägande i Saléninvests Aktiesparfond ser följande förmåner:

1. Skattereduktion på 30% av det sparade beloppet, dvs vid maximalt sparande 2.160 kr.
2. Utdelningen på fondens aktier beskattas inte.
3. Värdeökning på andelar i Aktiesparfonden under sparåret och efterföljande femårsperiod beskattas inte.
4. Räntefritt lån från företaget.

Hur mycket kan man tjäna?

Det är inte möjligt att i förväg veta hur hög avkastningen blir när man sparar i aktier. Aktiers värde varierar hela tiden med utbud och efterfrågan på marknaden.

Under förutsättning av oförändrad utdelning samt att ingen värdestegring sker på aktierna kommer sparandet i Saléninvests Aktiesparfond emellertid att ge en skattefri avkastning på drygt 17% per år under perioden 1981—1986.

Utdelningen på aktierna — som är skattefri — används för inköp av nya aktier. På så sätt ökar värdet av andelarna.

Är pengarna bundna?

Skattesparandet vill gynna sparande på längre sikt. En förutsättning för att få del av förmånerna är därför att pengarna och avkastningen står kvar i minst 5 år efter själva sparåret, dvs till och med år 1986. Om man vill ta ut pengarna tidigare går det i och för sig bra, men då måste man ta ut hela det under året sparade beloppet och går miste om skatteförmånerna.

Kvartalsvis kommer Aktiesparfondens ställning att redovisas i Salén-Nytt. Redovisningen kommer att innefatta bl a kursutveckling och fondens aktuella aktieinnehav. Halvårsvis lämnar Aktiesparfonden dessutom uppgift om spararens eget andelsinnehav.

Stort intresse

Alla anställda i koncernen har erhållit personlig, detaljerad information om fondens verksamhet. Intresset för medlemskap har visat sig vara stort bland de landanställda. Beträffande den ombordanställda personalen är det ännu för tidigt att bilda sig någon bestämd uppfattning och därför får vi i Salén-Nytt återkomma med en första sammanfattande rapport i nästa nummer.

Saléninvest establishes share investment fund

Saléninvest has decided to establish a share investment fund with a view to stimulating Group employees to save by investing in the Company's shares. Employees will be able to buy the shares at a price of SEK 280 per share (the current stock exchange price is about SEK 500).

Each employee will pay one quarter of the purchase price directly while the remaining three quarters will be paid by means of an interest-free loan from Saléninvest. The advantages of saving through the share investment fund include a tax reduction and the fact that both the dividend and the appreciation in the value of the shares are exempt from tax during a five-year period.

Office staff within the Group are highly interested in participating in this savings scheme but it is still too early to say anything about the trend of opinion among sea-going personnel.

Dagmar Salén in Memoriam



Fru Dagmar (Dulli) Salén, maka till framlidne skeppsredaren Sven Salén, avled den 20 december efter en tids sjukdom. Hon var född 1901, dotter till friherre Hampus Mörner och hans maka Anna. Efter makens bortgång 1969 är de närmast sörjande sönerna Sven Hampus och Christer med familjer samt syster Birgit Anger, gift med aktuarie Filip Anger.

Following a period of illness, wife of the late Sven Salén, died on December 20 in Stockholm. Dagmar Salén was born in 1901 to Baron and Baroness Hampus Mörner. Dagmar Salén is mourned by two sons, Sven Hampus and Christer, and their families, and by her sister, Birgit Anger, wife of Filip Anger, actuary.

Vår avhållna Dulli Salén har lämnat oss. Med henne försvinner en epok i vårt företags historia. Tacksamheten är stor för allt hon gav oss.

Av de många människor jag träffat under min jordevandring finns det ytterst få som jag så helhjärtat respekterat och känt varm tillgivenhet för som Dulli. Jag vet att alla vänner, kollegor och kontakter till företaget inom och utom landet kände detsamma.

När Sven, vår chef och vän, gick bort 1969, hade stora affärsprojekt just lyckligt genomförts. Hans livsverk kunde i detta avseende anses vara fullbordat. Sedan dess har naturligtvis mycket hänt. Bland annat har företaget under mitten av 70-talet genomgått svåra tider.

Under Svens verksamma tid stod Dulli alltid lojalt vid hans sida till företagets fromma. Efter att Sven gått bort deltog Dulli allt mindre officiellt i företagets verksamhet, men jag vet att hennes intresse för oss var stort och oron under den svåra perioden mycket stark.

Nog skulle man önskat att Dulli besparats de sista årens svåra sjukdomar och lidanden men även dem bar hon på samma balanserade sätt som jag känt hennes sätt att leva under en mer än 30-årig vänskap.

Vi alla som kommit i kontakt med Dulli Salén vördar hennes minne.

Sture Ödner

Our beloved Dulli Salén has left us. Her passing marks the end of an epoch in our Company's history. We are deeply grateful for all that she gave us.

Of all the many people I have met, there are extremely few for whom I have felt such wholehearted respect and affection as I have for Dulli. I know that all friends, colleagues and others associated with the Company share my feelings.

When Sven, our leader and friend, died in 1969, large business projects had just been carried through successfully. In this respect his life's work could be considered complete. Of course, much has happened since then, including the difficult period the Company experienced in the mid-1970s.

Dulli was always loyally by her husband's side during his active time, much to the Company's benefit. After Sven's death she participated far less in an official capacity in Company activities. However, I know that she continued to take great interest in us and felt deep concern during the Company's difficult period.

Of course, we wished that Dulli could have been spared the severe illnesses and suffering of recent years. She bore them, with the same calmness that I had seen characterizing her life during our friendship of more than 30 years.

All of us who came into contact with Dulli Salén revere her memory.

Sture Ödner

Stormöte myndigheter — Saléns

I januari var ett 60-tal representanter för riksdagsförvaltningen, departementen, Kommerskollegium, Sjöfartsverket, SIDA m fl organ inbjudna till ett årligen återkommande informationsmöte på Saléns. Avsikten med mötet var att ytterligare förbättra de inbjudnas insikter i sjöfartsnäringen och Saléns verksamhet.

Många för den svenska sjöfartsnäringens framtid betydelsefulla frågor behandlades förra året inom olika internationella och nationella organ, bl a av Sjöfartskommittén i UNCTAD. Med utgångspunkt från detta faktum gav under mötet regeringsrådet Bertil Voss en initierad redogörelse för den internationella sjöfartspolitik. I ett annat anförande behandlade direktör Erik Nordström från Redareföreningen sjöfartspolitik som en viktig konkurrensfaktor för sjöfartsnäringen.

Mötet inleddes av Sture Ödner, som beskrev Saléninvests verksamhet och redogjorde för koncernens aktuella

läge. Cheferna för en del av dotterbolagen redogjorde i korthet för respek-

tive bolags verksamhet och tog för audietoriet upp problem av speciellt intresse.



Regeringsrådet Bertil Voss talade om internationell sjöfartspolitik.

Sven och Dagmar Saléns Stiftelse

Stiftelsen utbetalade under förra året anslag å sammanlagt 2,9 Mkr till vetenskapliga och sociala ändamål.

Av stiftelsens innehav av B-aktier i Saléninvest AB har 30.000 st sålts till en aktiesparfond för anställda inom koncernen till ett pris av 280 kr per aktie. Bokvinsten har tillförts grundkapitalet.

Stiftelsens ställning den 31/12 1980 framgår av följande balansräkning:

Tillgångar

204.000 B-aktier i Saléninvest AB	5.100.000:—
Reversfordringar	18.900.000:—
Obligationer och förlagsbevis	1.850.000:—
Fordringar för upplupna revers- och andra räntor	304.085:—
Banktillgodohavanden	729.115:24
Inventarier	1:—
	<u>26.883.201:24</u>

Eget kapital och fonder

Grundkapitalet	20.250.000:—
Dispositionsfonden	2.200.000:—
Uppfinnareprisfonden*	825.500:—
Överskott	<u>3.607.701:24</u>
	<u>26.883.201:24</u>

★ Fotnot

Uppfinnareprisfonden har bildats på initiativ av Svenska Uppfinnareföreningen. Ändamålet med fonden är att frammana det kreativa elementet i vetenskaplig undervisning och stimulera forskning med direkt praktisk syftning. Utvecklingsbefrämjande insatser skall alltså genom fonden kunna belönas med penningpris. 1977 utlyste fonden genom svenska och utländska massmedia en pristävling och de första priserna avses bli utdelade i samband med Uppfinnareföreningens hundraårsjubileum 1986. Fonden tillföres årligen anslag enligt plan.

Utfästelser om anslag för senare utbetalning reducerar överskottet med 0,7 Mkr. De totala anslagen sedan stiftelsen började sin verksamhet har hittills uppgått till 15,7 Mkr.

Styrelsen utgöres av Sven H Salén (ordförande), Sven Brohult, Carl-Göran Hedén, Mats Rehnberg och Christer Salén. Verkställande sekreterare är Ivan Holmgren.

The Sven and Dagmar Salén Foundation

In 1980 the Sven and Dagmar Salén Foundation disbursed grants totaling SEK 2.9 million for scientific and social objectives. Of the Foundation's holding of B shares in Saléninvest, 30,000 shares have been sold to a share investment fund for employees within the Group at a price of SEK 280 per share.

The Foundation has equity and reserves totaling SEK 26.9 m. This includes an inventors' prize fund, established on the initiative of the Association of Swedish Inventors.

The purpose of the fund is to bring out the creative element in scientific training and to stimulate research with direct practical application. It should be possible to reward development-promoting efforts with the prize money. In 1977 the fund announced a prize competition via the Swedish and foreign mass media, and it is intended to make the first award in connection with the centenary of the Association of Swedish Inventors in 1986.

Government officials visit Salén

About 60 officials of the Swedish Government, the Bank of Sweden and other authorities attended an annual information meeting at Salén's head office in Stockholm in January.

Managing Director Sture Ödner presented a detailed account of the Group's current operations and pointed out its favorable development during 1979 and 1980 as well as the good prospects for 1981.

The other speakers included managers of the subsidiary companies; Bertil Voss, Justice of the Supreme Administrative Court; and Erik Nordström, Director, The Swedish Shipowners' Association.

Salenergy V levererad



Salenergy V på Arendal – Göteborgs högsta byggkonstruktion.

Oljeborrplattformen Salenergy V, som byggts på Arendalsvarvet i Göteborg, döptes den 10 december av fru Thesy Burenstam-Linder. Denna oljeborrplattform av typ jack-up är den första i en serie om fyra som byggts på Arendalsvarvet. Saléns har beställt två och det mexikanska bolaget Protexa de övriga två.

Den 18 december levererades Salenergy V från varvet till ägarna Salén Energy AB, Salénia AB och VBB AB. Dagen därpå började lastningsoperationen av borrhplattformen ombord på en stor sänkbar pråm. Det gick till så att pråmen delvis sänktes så att pråmens

akterskepp vilade på sjöbotten medan pråmens förskepp befann sig just ovanför vattenytan. Borrhplattformen bogserades sedan till ett fixerat läge ovanför pråmen. Därefter vidtog deballastning av pråmen, så att den lyfte borrhplattformen upp ur vattnet. Det var för övrigt samma pråm, från International Transport Contractors B.V. (ITC) i Holland, som 1977 utförde den två månader långa transporten av Salenergy II från Singapore via Suez-kanalen till USA.

En bogserbåt på 15.000 hk användes för själva bogseringen ute till havs. Den 23 december avgick ekipaget från Göteborg med destination Port Arthur i

SALENERGY V

Principal Characteristics

Length over all	180'-(54.9 m)
Breadth over all	175'-(53.3 m)
Depth of Hull	25'-(7.6 m)
Length of Legs incl Spud Cans	352'-(107.2 m)

Design Operating Conditions

Water Depth	250(76.2) Ft(m)
Maximum Wave Height	36(11.0) Ft(m)
Corresponding Wave Period	9-13.5 Sec
Maximum Wind Velocity (One Minute Average)	100 Sec 30(9.1) Knots
Air Gap	22(6.7)
Penetration	10(3.0) Ft(m)

Texas där avlastning sker. Vädret var mycket hårt utanför Göteborg, i Skagerack och i Nordsjön, varvid farten var endast några få knop. I höjd med Engelska kanalen kunde farten ökas till 8,5 knop. Ombord på borrhplattformen under bogseringen fanns 10 besättningsmedlemmar från Salén Offshore Drilling Co (SODCO) i Houston, fyra målare från Arendalsvarvet samt en representant för Matthew-Daniels (försäkringsbolagets inspektör).

Ett sysselsättningskontrakt om 3 år fanns tecknat med oljebolaget ARCO, Atlantic Richfield Co, i god tid före leveransen. Dagsraten är tillfredsställande.

Varvsinspektionen för såväl Saléns som Protexas enheter utförs av SODCO i samarbete med SALTECH, och på varvet tjänstgör f n Erling Blixt från SODCO tillsammans med Björn Dahlström och Ove Amholt från SALTECH.

Efter ankomst till Sabine Pass i gränsområdet mellan Texas och Louisiana avlastades borrhplattformen den 30 januari. Slutlig utrustning (rig-up) beräknas pågå i Cameron under 10—15 dagar, varefter riggen är klar för sitt första borrarbete på amerikanskt vatten i Mexikanska gulfen.

Saléns nästa jack-up, Salenergy VI, väntas bli levererad under april månad.

”Havens statyer...”



Salenergy V döptes av handelsministerns maka, fru Thesy Burenstam-Linder. Under den efterföljande rundvandringen på riggen togs den här bilden av gudmor tillsammans med Arendals chef Rolf Bergstrand (t v) och Leif Appelgren, VD för Salén Energy.

Vid den sedvanliga dopmiddagen på kvällen återfanns representanter för beställarna, varvet, myndigheter, riggens konstruktörer, oljebolag m fl. I anslutning till middagen hölls flera tal, bl a av fru Burenstam-Linder, från vilket vi citerar följande avsnitt:

”Oljeplattformar är havens statyer resta som symboler över civilisationernas ömtålighet och storslagenhet. Plattformar ger oss en fast punkt; dock inte för att rubba jorden utan för att få den att snurra även framgent.

Kvinnor är klokare än män därför att de kanske vet mindre men förstår mera. Jag vet inte hur Friede och Goldman ritat och Götaverken byggt och Saléns tänkt när man utformat denna inte så eleganta tingest, men jag förstår att av den fula ankungen skall bli en svan, åtminstone en ekonomisk svan. Dagens

baby har i dopet inte fått ett så poetiskt namn. Salenergy V klingar inte som Albertina, men låter mäktigare och jag förstår att hon skall göra större stordåd. Ett kvinnohjärta klappar kanske inte inför en plattform men förvisso inför de aspirationer som bär fram den. Jag önskar Salenergy V stor välgång och jag önskar framgång för dess ägare och brukare och heder för dess byggare.”

Salenergy V delivered

The Salenergy V jack-up rig was delivered on December 18 by the Arendal Shipyard in Gothenburg to the owners, Salén Energy AB, Salénia AB and VBB AB. A similar rig is under construction at Arendal for Salén, and two are being built for the Mexican company Protexa.

The day after delivery, the rig was loaded onto the same barge that had been used in 1977 by International Transport Contractors for the two-month-long sea transport of Salenergy II from Singapore to the U.S., via the Suez Canal.

A 15,000-hp towboat was used to tow the new rig. It left Gothenburg on De-

cember 23 for Port Arthur in Texas, where the rig was to be unloaded. Owing to the extremely harsh weather off Gothenburg, in the Skagerack and in the North Sea, the speed was only a few knots. On approaching the English Channel, it was possible to increase the speed to 8.5 knots. Accordingly, the rig was expected to reach Port Arthur on January 24 or 25. Ten crew members from the Salén Offshore Drilling Co in Houston, Texas, were on board the rig during towing, as well as personnel from the Arendal Shipyard and a representative of the insurance surveyor, Matthew-Daniels.

A three-year employment contract —

at a satisfactory day rate — was signed with Atlantic Richfield Co. (ARCO) in good time before delivery.

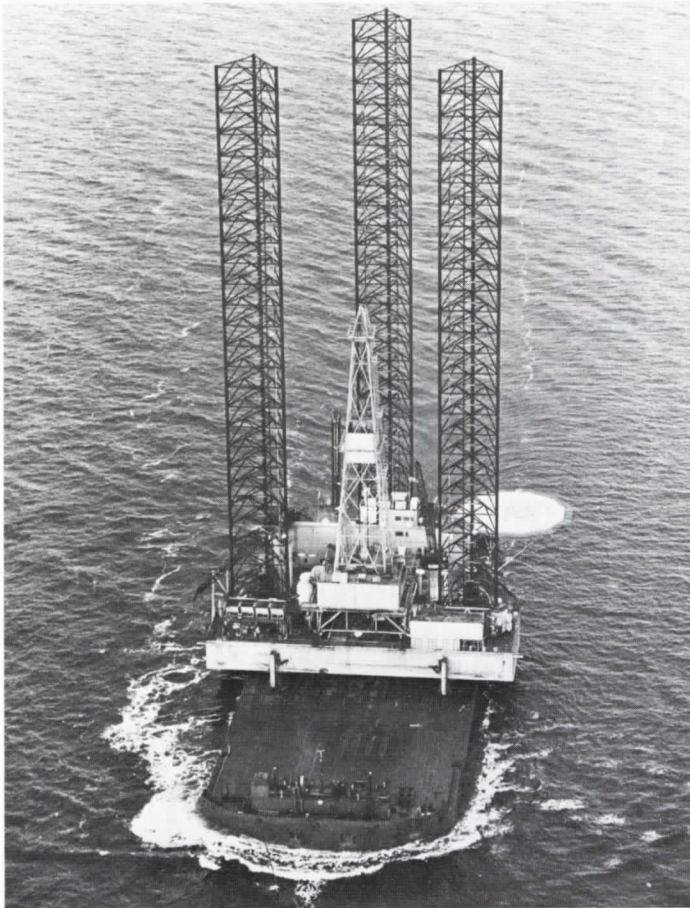
Salén's next jack-up rig, Salenergy VI, is expected to be delivered in April.

”Statues of the seas...”

Salenergy V was christened by Thesy Burenstam-Linder, wife of Staffan Burenstam-Linder, the Swedish Minister of Commerce. This picture of the platform's "godmother" — together with Rolf Bergstrand, manager of Arendal (left) and Leif Appelgren, managing director of Salén Energy — was taken during a tour of the rig after the christening.

Cont. page 8

Borrplattform för Protexa döpt på Arendal



Den 5 februari döptes nybygge 918 vid Götaverken Arendal till Zapoteca. Gudmor var Mrs. Dolores Morales Viuda de Lobo som representerade borrplattformens ägare, Perforaciones Maritimas Protexa. Saléns och Protexa har börjat samarbete på flera områden, bl a sköter Saléns nybyggnadsinspektionen för Protexas två borrplattformar. Förhandlingar pågår om ett vidare samarbete rörande marknadsföring och drift av Saléns och Protexas borrplattformar.



Fr v Mrs. Margarita Lobo och hennes make Javier Lobo, som är chef för hela transportområdet inom Protexa-koncernen, gudmor Mrs. Dolores Morales Viuda de Lobo, samt Arendal-chefen Rolf Bergstrand.

Salén Energy's riggar

Rig	Typ	Leverans	Område	Sysselsättning	
				Av/För	T o m
Salenergy I	Jack-up	1976	Mexikanska	Mobil	4/83
Salenergy III	Platform rig	1978	— " —	Amoco	4-5/81
Salenergy IV	Jack-up	1980	— " —	Conoco	4-5/81
Salenergy V	Jack-up	1980	— " —	Arco	2/84
Salenergy VI	Jack-up	1981	Brasilien	Hispanoil	4/84

From left Mrs. Margarita Lobo and her husband Javier Lobo, who is responsible for the whole transports section in the Protexa Group, lady sponsor Mrs. Dolores Morales Viuda de Lobo, and Mr. Rolf Bergstrand, head of the Götaverken Arendal shipyard.

Protexa drilling rig named at Arendal

On February 5 newbuilding 918 at Götaverken Arendal was named Zapoteca. Lady sponsor was Mrs. Dolores Morales Viuda de Lobo who represented the owner of the

Cont. "Statues..."

drilling rig, Perforaciones Maritimas Protexa. Salén is in charge of the inspection work on Protexa's two rigs. There are also negotiations regarding further cooperation

in the field of marketing and running of Salén's and Protexa's drilling rigs.

Those attending the customary christening banquet the same evening included representatives of the customers, shipyard, authorities, rig designers and oil companies. Several speeches were given at the banquet. Mrs. Burenstam-Linder was one of the speakers, and an extract from her speech is given below.

"Oil platforms are the ocean's statues, symbols of civilization's fragility and magnificence. Platforms provide us with a fixed point — not, however, for the purpose of changing the earth, but of

ensuring that it will always go on turning.

Women are wiser than men, because they possibly know less but understand more. I do not know how Friede and Goldman designed, Götaverken built and Salén thought when this not-so-elegant object was being given form, but I understand that the ugly duckling will turn into a swan — at least in the financial sense. Today's infant has not received a very poetic name at her christening. Salenergy V lacks the ring of Albertina, but sounds more majestic; and I

understand that she will perform great feats. The female heart may not beat faster in the presence of a platform, but it certainly does before the aspirations on which the structure stands. I wish great prosperity to the Salenergy V. I wish its owners and users success, and its builders renown."

Loran Sheffer — offshoreexpert

För tio år sedan, när Saléns ledning började se möjligheter för koncernen att engagera sig inom oljeprospektering och -utvinning, engagerades den amerikanske offshoreexperten Loran Sheffer som konsult. Han presenterade bl a rapporten "Ten year supply and demand outlook for offshore mobile drilling units", som därefter utgjort koncernens offshorebibel. Loran Sheffer har sedermera startat ett framgångsrikt konsultföretag i Houston: Offshore Data Rig Services Inc.



Den 11 december förra året hade Loran Sheffer inbjudits att för Salén-invests styrelse, marknadsråd och personal redogöra för sina prognoser för det kommande decenniet. Han tog då också tillfället i akt att diskutera var och varför en del av hans 1971 gjorda förutsägelser slagit in och andra inte gjort det.

Loran Sheffer i talarstolen.

Jungner Marine — Kelvin Hughes

Jungner Marine som ingår i Salén & Wicander-gruppen, har träffat avtal att ta över försäljning och service av Kelvin Hughes radar och ekolod i Sverige, Norge, Finland, Tyskland och öststaterna.

I samband med detta öppnar Jungner Marine sälj- och servicekontor i Göteborg för Kelvin Hughes och Jungners produktprogram. Kontoret kommer även att sköta försäljning och service av Arma Brown-gyron.

Nyanställd chef för göteborgskontoret är Tommy Ohlsson (tidigare Svensk Marin Radio). Som tidigare är Roland Westerlund teknisk chef och har fyra erfarna serviceingenjörer till sin hjälp.

Jungner Marine öppnar även sälj- och servicekontor i Oslo för Kelvin Hughes och Jungners produktprogram. Kontoret handhar även försäljning och service av C. Plath gyro/autopilot och Kudelski Nagrafax väderfacsimil.



Nyanställd chef för Oslo-kontoret Jungner Marine A/S är Kåre Adolfsen (tidigare Krupp Atlas A/S). Ansvarig för service är Gerrit Geelmuyden. Reservdels- och ekolodsförsäljning sköts av Sverre Bidne.

I Finland tar Jungner Marines agent



Akkumulatorindustri OY hand om försäljning och service av Kelvin Hughes produkter.

I Tyskland slutligen, kommer Salén & Wicander GmbH att bli ansvarig för försäljning och service av Kelvin Hughes produkter.

Loran Sheffer — U.S. expert on offshore operations

Ten years ago, when the Salén management began to see the opportunities for the Group to become involved in offshore activities, Loran Sheffer was hired as a consultant. Among the reports Mr. Sheffer presented was "Ten year supply and demand outlook for offshore mo-

bile drilling units," later to become the Group's offshore bible. Mr. Sheffer subsequently formed a successful consulting company — Offshore Data Rig Service Inc. — in Houston, in the U.S.

On December 11, 1980 Mr. Sheffer was

invited to address Saléninvest's Board of Directors, marketing council, and personnel on his forecasts for the coming decade. He also took the opportunity to discuss where and why some of his 1971 forecasts had been accurate and others had not.

Jungner Marine

Jungner Marine, a member of the Salén & Wicander group, has concluded an agreement to acquire the sales and service operations for Kelvin Hughes radar and echo sounders in Sweden, Norway, Finland, West Germany and East European countries.

In connection with this agreement, Jungner Marine is opening a sales and service office in Gothenburg for the Kelvin Hughes and Jungner product programs. This office will also conduct

sales and service operations for the Arma Brown gyroscope.

Tommy Ohlsson has been appointed manager of the Gothenburg office. Roland Westerlund will continue to serve as technical manager.

Jungner Marine is also opening a sales and service office in Oslo for the Kelvin Hughes and Jungner product programs. The office will also conduct sales and service operations for the C. Plath gyro/autopilot and the Kudelski Nagrafax weather facsimile system.

Kåre Adolfsen has been appointed manager of the Jungner Marine A/S office in Oslo.

In Finland, Jungner Marine's agents, Ackumulatorindustri Oy, will handle sales and service operations for Kelvin Hughes products.

In West Germany, Salén & Wicander will be responsible for the sales and service of Kelvin Hughes products.

Malayan Princess till SRS



Den 23 januari övertog Saléns delägda filippinerbolag ytterligare ett kylfartyg, *Malayan Princess*, på 409.000 kubikfot. Närmast skall hon under en period gå i timecharter för Castle & Cooke med bananer mellan Filippinerna och Japan.

Malayan Princess byggdes vid Eriksbergs Mek. Verkstad 1967 för Transatlantic och hette då *Tasmanic*.

Vid övertagandet i Manila deltog bl a SRS-chefen Mats Ruhne, här med Saléns partner på Filippinerna, Al Yuchenco, chefen för shippingbolaget, Bing Puey, samt den filippinske befälhavaren Virgilio Villagracia.



Dödsfall

Sjökapten *Jack Hellman*, befälhavare i *Snow Flake*, avled den 21 januari ombord i fartyget i Rotterdam. Han hade drabbats av hjärtinfarkt.

Kapten Hellman anställdes i Salénrederierna 1960 som överstyrman. Från juli 1961 till 1970 var han befälhavare i rederiets tankfartyg och därefter i olika kylfartyg. Från 1978 var kapten Hellman ordinarie befälhavare i *Snow Flake*.



Jack Hellman

Den 26 december avled sjökapten *Stig Ehrlander*, 65 år gammal. Han anställdes 1953 i Rederi AB Rex och fortsatte hos Salénrederierna fram till 1 september 1978 då han pensionerades. Från 1967 då Saléns övertog Rex, var han verksam som befälhavare i torrlastrederiet. Hans sista fartyg var *Atlantic Wasa*, där han var ordinarie befälhavare 1975-1978.



Stig Ehrlander

Malayan Princess joins SRS

On January 23 Salén's partly owned company in Manila acquired yet another reefer ship, the *Malayan Princess*, of 409,000 cubic-foot capacity. In the immediate future this vessel will be time-chartered for a period to Castle & Cooke to transport bananas between the Philippines and Japan.

The *Malayan Princess* was built for Transatlantic in 1967 at Eriksbergs Mekaniska Verkstad under the name of *Tasmanic*.

Among those present when the ship was handed over to Salén were Mats Ruhne, SRS manager, Al Yuchenco, Salén's partner in the Philippines; Bing Puey, manager of the philippine captain of the *Malayan Princess*, Virgilio Villagracia.

Winter Moon kolliderade med kines



Winter Moons bordläggning fick kraftiga intryckningar medan Xinming fick omfattande skador på backen.

Saléns kylfartyg Winter Moon blev den 27/12 vid 5-tiden på morgonen påseglat utanför Antwerpen av det kinesiska fartyget Xinming hemmahörande i Kanton.

Skadorna på Winter Moon blev ganska omfattande. Bland annat revs bordläggningen upp på en sträcka av ca 8 meter på babordssidan i höjd med C-däck, lastrum 2. Vidare fick bordläggningen högre upp kraftiga intryck-

ningar. Också på akterkant i lastrum 4 i A-däck blev skadorna stora men något håll uppstod inte.

Xinming, som är på 8.983 dwt och byggd 1961 av de Hoop i Lobith, Holland, fick omfattande skador såväl på backen som midskepps, där överbyggnaden revs upp.

Winter Moon reparerades vid Blohm & Voss i Hamburg. Det visade sig, att något mer än 40 ton stål behövde förny-

as samt bakomliggande isolering. Reparationerna avslutades den 16 januari och fartyget avgick den 25 enligt tidigare uppgjord schedule.

Xinming kom senare till samma varv för reparation.

Utlandsradion besöker Winter Sea

Winter Sea hade celebret och uppskattat besök i slutet av januari, då fartyget låg i Sheerness och lossade citrus. Det var de båda radiorösterna Ulla Lindskog och Hugo Wandel — välkända för alla sjöfarare och utlandssvenskar som lyssnar på Sveriges Radios utlandsprogram — som gjorde fartyget den äran. De fick tillfälle att bekanta sig ordentligt med fartyget och dess besättning, följa en anmärkningsvärt snabb lossning och göra intervjuer med fackets representanter ombord. Någon gång i mitten av februari sänds programinslag från deras besök på Winter Sea i utlandsprogrammet, vilket, som många känner till, även kan avlyssnas i Stockholms-området på 89 MHz, just till vänster om P1-programmet.



Ulla Lindskog intervjuar reparatör Bror Haglund, Sjöfolksförbundets klubbordförande ombord, och förstemaskinist Sonny Andersson, vice ordförande i Svenska Maskinbefälsförbundet.

Winter Moon collides with Chinese ship

Salén's reefer ship Winter Moon was rammed, at five o'clock in the morning of December 27 off Antwerpen, by the Chinese vessel Xinming of Canton.

Winter Moon sustained quite extensive damage, including the ripping of about 8 meters of the port side.

Xinming — 8,983 dwt and built in 1961 in the Netherlands by de Hoop, Lobith — suffered heavy damage astern and amidships.

Winter Moon was repaired by Blohm & Voss in Hamburg. It was found that somewhat more than 40 tons of steel

needed to be replaced. Repairs were completed on January 16 and the ship resumed its schedule, leaving the yard on January 25.

Xinming put in later at the same shipyard for repairs.

Saléns internationa

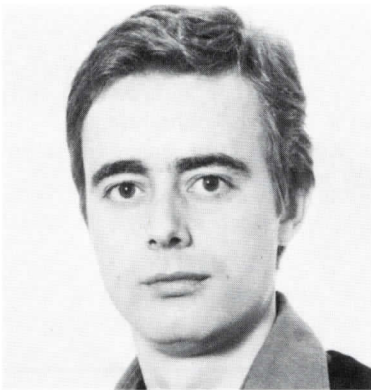
Under den senaste koncernkonferensen underströks nödvändigheten av en utökad internationalisering bl a genom ytterligare kontor i utlandet. Så har redan skett och Salén-Nytt presenterar här ett antal representanter för några av våra utlandskontor — en del verksamma sedan en tid tillbaka, andra helt nya.

New York

Salén Dry Cargo har sedan ett par år varit representerade i New York genom mäklarföretaget ICCSC. Sedan januari 1981 arbetar Anders Johansson, be-

fraktare för torrlast, på ICCSC's kontor. Ytterligare två arbetare från torrlast, Helena Johnsson och Johan Palmqvist, arbetar sedan någon tid på samma kontor.

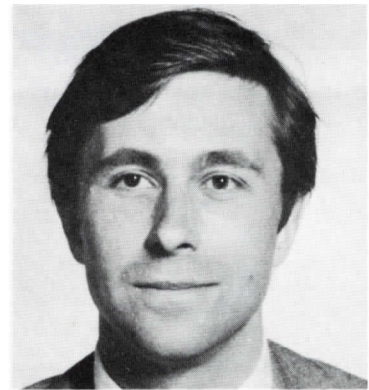
I mån av tid hjälper Anders Johansson gärna övriga bolag inom Saléninvest.



Anders Johansson



Helena Johnsson



Johan Palmqvist



Gösta Norén

Mexico City

I oktober 1980 bildades Salén S.A. de CV för att tillvarata Saléns olika intressen i Mexico och bearbeta nya affärssuppslag för de olika företagen inom Saléninvest-gruppen. Gösta Norén, tidigare verksam i New York för torrlasts räkning, är chef för kontoret. Douglas Cowan, som sedan något år assisterat

Saléns med kontakter med en rad olika företag i Mexico, kommer även i fortsättningen att tillsammans med Gösta Norén bearbeta den mexikanska marknaden.

Tyvärr har SN inte någon bild av David Cowan.

Internationalization of Salén proceeds

The necessity for greater internationalization was emphasized at the latest Salén Group conference. This goal could be attained by setting up more offices outside Sweden, among other measures.

This has already been accomplished and Salén-Nytt presents herewith a number of representatives of some of our offices outside Sweden. Several offices have been in operation for some time, while others are completely new.

New York

Salén Dry Cargo has been represented for two years in New York by the brokerage firm ICCSC. Anders Johansson, charterer for Dry Cargo, has been working at ICCSC's office since January 1981. Another two Dry Cargo members — Helena Johnsson and Johan Palmqvist — have been working for some time at the same office.

Mexico City

Salén S.A. de CV was formed in October 1980 to look after Salén's various interests in Mexico and to develop new business ideas for the Saléninvest Group companies. Gösta Norén, who formerly worked in New York for Dry Cargo, is office manager. Douglas Cowan, who has been assisting Salén for about a year in establishing contact with a number of companies in Mexico, will continue to develop the Mexican market in the future, together with Mr. Norén.

alisering fortskrider



Kjell Jonson

Hong Kong

Som alla vet kontrolleras idag ca 60 miljoner ton av världsfloTTan av Hong Kong-redare. Dessutom är Hong Kong en utomordentligt viktig förbindelselänk med Kina.

Salén & Wicander placerade redan för något år sedan John Slight i Hong Kong för att marknadsföra deras produkter i detta viktiga område. Salén-invest följer nu upp genom att i februari öppna ett representationskontor med Kjell Jonson, tidigare SSAB, som an-

svarig. John Slight och Kjell Jonson kommer att dela kontor.

Saléninvests förhoppning är att med dessa kontor kunna förbättra våra kundkontakter och på ett så bra sätt som möjligt kunna tillvarata intressen för koncernens olika företag.



Hans C Börresen

Tokyo

Sedan många år har SRS haft ett eget dotterföretag i Japan, Salén Reefer Services (Japan) Ltd. Detta företag har under senare år inte bara assisterat kyl utan även torrlast m fl. Bolagets namn har därför från årsskiftet 1980/1981 ändrats till Salén Japan Ltd. för att markera att kontoret utför uppdrag för alla bolag inom koncernen i mån av behov.

Jerker Nilsson från torrlast ansvarar för kontoret sedan drygt två år och assisteras sedan januari 1981 av Hans Börresen, också från torrlast. Givetvis finns både Kazuhiko Washio och Misako Abe fortfarande kvar.



Peter Lyth

Houston

På riggsidan är Saléns som bekant sedan länge etablerade i Mexikanska golfen, närmare bestämt i Houston, Texas, genom Salén Energys dotterbolag Salén Offshore Drilling Co (SODCO). Kontoret har ca 20 anställda, alla amerikaner utom Rainer Moberg som är VD i företaget. Från mars

månad kommer Peter Lyth, för närvarande befraktare på Salén Dry Cargo, att övergå till SODCO för att marknadsföra riggarna internationellt.

Hong Kong

Approximately 60 million deadweight tons of world shipping is controlled by Hong Kong shipowners. Hong Kong also serves as an extremely important link with China.

About a year ago Salén & Wicander stationed John Slight in Hong Kong to market the company's products in this important region. Saléninvest is now following up this activity by opening a representative office managed by Kjell Jonson, formerly of Sven Salén AB (SSAB). Mr. Slight and Mr. Jonson will be sharing the same office.

Tokyo

Salén Reefer Services (SRS) has had a subsidiary in Japan for many years — Salén Reefer Services (Japan) Ltd. In recent years this company has been assisting Reefer Services as well as Dry Cargo and other companies. Accordingly, the name of the company was changed at year-end 1980 to Salén Japan Ltd. to indicate that the office carries out assignments for all Group companies as the need arises.

Jerker Nilsson, Dry Cargo, has been in charge of the office for just over two years. He has been assisted by Hans Börresen, also of Dry Cargo, since January 1981. Kazuhiko Washio and Misako Abe are, of course, still with the office.

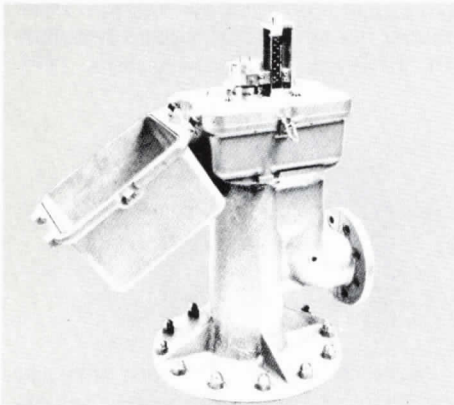
Houston

In the oil drilling field Salén is long since established in the Mexican Gulf, in Houston, Texas, through Salén Energy's subsidiary Salén Offshore Drilling Co (SODCO). There are 20 employees, all Americans except Rainer Moberg who is president of the company. As from March this year Peter Lyth, at present charterer in Salén Dry Cargo, will also join SODCO to work with international marketing of the rigs.

Saléns satsar på teknisk utveckling

I den föränderliga omvärld vi verkar, spelar den vetenskapliga och tekniska utvecklingen en mycket stor roll. Det är genom kombination av kunskaper om denna utveckling och marknadens förändring som framgångsrika svenska företag skapat sig nischer.

Saléns utgör inget undantag i detta sammanhang. Avancerad teknik, antingen vi själva utvecklat den — SRS lasthantering, Gunclean, Siwertell — eller som beställare varit med om att ta



Gunclean är en välkänd Salénprodukt ...

fram — tankfartyg med avancerad automatik till exempel — har betytt mycket för den starka ställning koncernen haft och har. Men vi måste vara uppmärksamma på det som händer omkring oss, som kan förändra vår konkurrenssituation: kolets frammarsch, nya former för energialstring och -lagring, nya konserveringsmetoder. Vi måste också se till att vår egen speciella teknik utvecklas så att vi hela tiden ligger i jämbredd med eller helst före våra konkurrenter.

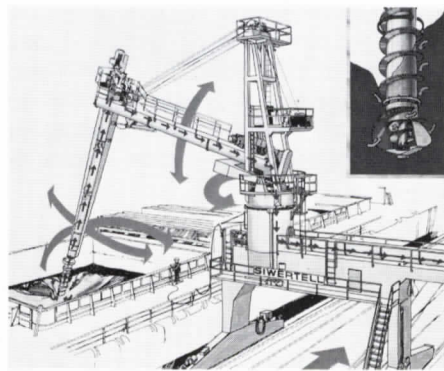
Saltech — en bas

Vi har inom koncernen ett särskilt tekniskt utvecklingsföretag, Saltech. Dess huvudroll är att som självständigt konsultföretag på företagsekonomiska grunder exploatera sin nuvarande kunskap och främja kunskapsuppbyggnaden inom koncernen. Saltech har därför också att i enlighet med koncernens långsiktsplan "ta initiativ till och på koncernledningens uppdrag genomföra teknisk utveckling gemensam för hela koncernen", men överskottet av konsultrörelsen kan inte rimligen täcka kostnaderna härför.

Långsiktsplanen konstaterar, att det krävs en ökad satsning på teknisk utveckling i nära kontakt med affärsverksamheten för att uppnå fastare kundkontakter och ökad specialisering. Svaret härför åligger varje resultatenhets, och kostnaderna skall tas som en naturlig del av varje års ekonomiska resultat.

5 miljoner anslås

För att inte kortsiktiga lönsamhets-



... Siwertell en annan.

synpunkter skall hämma mer långsiktiga projekt anger planen emellertid också att särskilda medel för utvecklingsarbete skall avsättas på koncernnivå. Detta anslag skall också avse områden som faller utanför bolagens nuvarande verksamhet, är särskilt riskfyllda eller innebär nyutveckling utanför nuvarande kompetens. Likaså skall det kunna tas i anspråk för projekt som är gemensamma för flera bolag.

Saléninvests styrelse har anvisat 5 miljoner kronor för de första årens långsiktiga utvecklingsinsatser. Medlen kommer att disponeras av ett "utvecklingsråd", som består av:

Hans G. Forsberg, ordf., Hans Alsén, Saltech, Lennart Båveryd, Salén Energy, Alf Eriksson, Salén Dry Cargo, Göran Hammarberg, Salén Tanker, Göran Larsson, Salén & Wicander och Lennart Lindau, Salén Reefer Services. Till sekreterare i rådet har utsetts Lennart Båveryd.

Utvecklingsrådet emotser senast den 28 februari 1981 första omgången ansökningar om anslag från koncernens olika företag, Fartygsdrift och andra gemensamma organ. I fortsättningen beräknas ansökningar behandlas två gånger per år, men nya brådskande projekt kommer att kunna tas upp när som helst under året.

För varje projekt kommer att utses en projektledare som planerar och leder arbetet och beställer delarbeten hos Saltech eller utomstående. Salén-Nytt kommer successivt rapportera om anslagen och utvecklingsprojektens framsteg.

Salén invests in technical development

In our changing environment, scientific and technical development plays a very large part. It is through a combination of knowledge of this development and changes in the market that successful Swedish companies have created niches for themselves.

Salén is no exception in this respect. Advanced techniques, whether we have developed them independently — for example, Salén Reefer Services' (SRS) cargo handling, the Gunclean tank cleaning system, and the Siwertell unloading and conveying system for bulk cargoes — or have shared in their development in our capacity as purchasers of equipment, have meant much for the Group's past and present position of strength.

Within the Group we have a special technical development company, Saltech, whose main function as independent consulting company is to exploit its current know-how and to promote the building up

of know-how within the Group — both in accordance with sound business principles.

Saléninvest's long-term plan states that increased investment in technical development, in close contact with business operations, is required to attain more solid customer relations and greater specialization. The responsibility for this falls on each operating subsidiary.

To avoid that short-term considerations of profitability should inhibit longer-term projects, the plan states that special funds for development work should be appropriated at group level. This allocation should also cover areas which fall outside current company operations, which involve exceptional risk or which entail new development work beyond the range of present competence. This allocation should also be available for projects that are common to several companies.

Saléninvest's Board of Directors has appropriated SEK 5 million for investment in

long-term development work. The funds will be allocated by a "development council," consisting of seven experienced technicians, with Hans G. Forsberg as chairman.

February 28, 1981 is the cut-off date for receipt by the development council of the first round of applications for allocations from the various Group companies. In future it is expected that applications will be considered twice a year, but it will be possible for new urgent projects to be taken up at any time during the year.

A project supervisor will be appointed to plan and direct operations for each project.

Salén-Nytt will report on the allocations made and on the progress of the development projects.

Första Siwertell-ordern i Fjärran Östern

Siwertell har nu tagit sin första order i Fjärran Östern, närmare bestämt Hongkong. Köpare är Far East Cement Co och leverans sker i november 1981. Man hade mycket aktiv konkurrens av japanska leverantörer.

John Slight, chef för Salén & Wicanders kontor i Hongkong och den som fört förhandlingarna, är mycket optimistisk vad beträffar utvecklingen i Fjärran Östern för Siwertell.

En annan marknad som är synnerligen intressant för Siwertell är Indonesien, som importerar över 3 milj ton ris årligen.

I december deltog Saléns i en marinutställning i Hongkong med en utställningsyta av ca 90 kvm. Här var gi-



John Slight är optimistisk beträffande Siwertell i Fjärran Östern.

vetvis även Siwertell representerade förutom S&W:s övriga marinprogram. Utställningen varade i fem dagar och besöktes av beslutsfattare, tekniker och representanter för banker, myndigheter, m fl.

I december deltar Saléns i Marintec China 81, en marinutställning i Shanghai — den första av nämnvärd storlek i Kina. S&W representerar givetvis Hongkong-operationen och bl a Saltech kommer att delta. Saléns utställningsyta blir ca 90 kvm och förväntningarna på utställningen är stora.

Franskt varv bygger kärnbränslefartyget

Det fartyg för transporter av utbränt kärnbränsle som konstruerats av Saltech har nu beställts vid det franska varvet Société des Ateliers et Chantiers du Havre, ACH, för SOFRASAM:s räkning. Beställningen har gjorts på kommersiell bas efter utvärdering av anbud från ett antal svenska och utländska varv. Fartyget kommer att levereras i juni 1982. Kostnaden är ungefär 70 milj FF. Beställare är Société Franco-Suédoise d'Armement Maritime, SOFRASAM, som ägs till 68% av SKBF (Svensk Kärnbränsleförsörjning AB).

Transport av använt kärnbränsle behöver ske från Sverige till Frankrike från 1982 till 1990. Från 1985 be-



höver också transport ske mellan de svenska reaktorstationerna och ett mellanlager vid Oskarshamn, vilket f n är under byggnad. Alla dessa transporter kommer att ske med det aktuella fartyget.

SKBF och COGEMA (Compagnie Générale des Matières Nucléaires) har

1978 ingått ett avtal om upparbetning av omkring 700 ton använt kärnbränsle från svenska reaktorer.

I detta avtal förutses på samma sätt som i alla andra avtal som COGEMA ingått med andra utländska organisationer att avfallet kommer att kunna sändas tillbaka till ursprungslandet.

Fartyget skall segla under fransk flagg under de inledande åren från mitten av 80-talet. När transporter av ökande mängder använt bränsle också kommer igång mellan de svenska reaktorstationerna och mellanlagret avser SKBF att driva fartyget under svensk flagg.

Siwertell wins its first order in the Far East

Siwertell has now won its first order in the Far East — in Hong Kong. The Far East Cement Co. has purchased a Siwertell bulk unloading and conveying system, and delivery is scheduled for November 1981. There was keen competition from the Japanese for this contract.

John Slight, manager of Salén & Wicander's Hong Kong office, who conducted the negotiations, is highly optimistic regarding Siwertell's prospects in the Far East.

Indonesia is another market of special interest for Siwertell since it imports more than three million tons of rice annually.

In November 1980 Salén & Wicander took part in a marine exhibition in Hong Kong with an exhibit of about 90 square meters. The Siwertell system was represented here, of course, along with S & W's other programs. The exhibition lasted five days and the visitors included decision-makers, technologists, and rep-

resentatives of banks, authorities and other organizations.

In December Salén will take part in a marine exhibition in Shanghai — Marintec China 81 - the first such exhibition of any considerable size to be held in China. S & W's Hong Kong operations will be represented here, of course, and Saltech and other companies will take part. Salén will have a 90 square-meter exhibit, and expectations concerning the exhibition are running high.

French shipyard builds vessel for transporting nuclear fuel

An order has now been placed with the French shipyard, Société des Ateliers et Chantiers du Havre (ACH), on behalf of Société Franco-Suédoise d'Armement Maritime (SOFRASAM), for a Saltech-designed ship to transport spent nuclear fuel. The order was placed on a commercial basis after bids from a number of Swedish and foreign shipyards had been assessed. The ship, costing approximately FF 70 million, will be delivered in June 1982. The contract was placed by SOFRASAM, in which Svensk Kärnbränsleförsörjning AB (SKBF) has a 68 percent interest.

It will be necessary to transport spent nuclear fuel from Sweden to France from 1982 to 1990. Commencing in 1985, such fuel will also have to be transported between Swedish reactor stations and an intermediate storage facility that is now under construction at Oskarshamn, on the southeast coast of Sweden. The new ship will carry out all transportation of this fuel.

SKBF and COGEMA (Compagnie Générale des Matières Nucléaires) concluded an agreement in 1978 covering the reprocessing of about 700 tons of spent nuclear fuel from Swedish reactors.

As in all other agreements that COGEMA has concluded with foreign organizations, it is stipulated that nuclear waste may be sent back to its country of origin.

The vessel will initially sail under the French flag for some years from the mid-1980s onwards. When the transportation of increasing amounts of spent fuel between the Swedish reactor stations and the intermediate storage facility has also come under way, SKBF intends to operate the ship under the Swedish flag.



Kyl

Marknaden har varit osedvanligt aktiv under de senaste veckorna och fraktnivåerna har varit högre än väntat.

Den brittiska sjömanstrejken som pågått en tid har också höjt marknaden till en del och i vissa områden råder viss tonnagebrist.

Fruktskeppningarna från södra hemisfären beräknas starta i mitten av februari vilket resulterar i en relativt stor efterfrågan på tonnage. I tillägg till detta pågår stora skeppningar av kött från Australien/Nya Zeeland till Sovjetunionen.

Frosten i Florida och översvämningarna i Sydafrika kommer uppenbart inte att påverka exporten av frukt.

Vi räknar med en god högsäsong.

Tank

IEA eller den sk oljeklubben har i sin strävan att motverka alla försök av OPEC att höja priset på råolja satt sin prägel på tankmarknaden. IEA har uppmanat sina medlemmar att under

första kvartalet skära ned importen och minska lagren med 10%. Den här gången ser de ut att lyckas och kanske har det psykologiska klimatet varit gynnsamt i och med vetskapen att bristen på råolja varit liten eftersom både Iran och Irak trots kriget exporterar, om än i begränsad skala. Avveckling av prisrestriktioner på olja i USA, som ger ökat pris och minskad efterfrågan, samt en fallande industriproduktion är andra faktorer som påverkat importen av olja.

Konsekvenserna på tankmarknaden har varit kännbara med en kraftigt sjunkande aktivitet i samtliga lastområden. I AG får 250 000 ton WS 29 för en resa västöver. Marknaden för VL/ULCC's har också påverkats av Suezkanalens breddning och fördjupning som tillåter fler stora fartyg än tidigare att ballasta till AG. För medelstora fartyg betalas för 80 000 ton WS 50—55 MED/USA och WS 70—75 CARIB/USA. Vi ser dock fram mot ljusare tider då en återuppbyggnad av oljelagren skall ske.

Torrlast

Marknaden för Panmax har under 1981 visat svagare tendens i Atlanten och likaså för hemresor från Pacific. Fjärran Östern-marknaden har dock hållit i sig väl och fortfarande betalas ca USD 15.000 för Hitachi-typ.

Stockning av tonnage i Hampton Roads är oförändrat framför allt p g a trögare lastningstakt. Japanerna har dragit ner sina kolköp troligen p g a strejkrisk i Hampton Roads under mars månad. Den centrala frågan är nu: kommer stockning av tonnage att avta och ytterligare gå ner under strejkperioden? Får vi därefter ett ackumulerat tonnagebehov innebärande en förbättrad marknad i april/maj.

Handysize (25.000) har visat tecken på försvagning men kan förbättras om vi får en stark Lakes-säsong fr o m april 1981.

The Freight market

Week 7

Reefers

The market has been unusually active during the last few weeks and freight rates considerably higher than expected.

The British seamen's strike which has been in force for a couple of weeks has also resulted in a better market and there is today a shortage of tonnage in some areas.

Fruit exports from the southern hemisphere will start in mid February resulting in increased demand for reefers. In addition, there are presently large volumes of meat moving from Australia/New Zealand to the Soviet Union.

The frost in Florida and the flooding in South Africa will not affect the export of fruit.

We are looking forward to a good high season.

Tanker

In its struggle to counterbalance OPEC's efforts to increase the crude oil prices, the IEA (International Energy Agency) has had a marked effect on the tanker market. IEA has recommended it's mem-

bers to cut their imports and decrease their stocks of oil by 10% during the first quarter. This time it looks as if they may have been successful and perhaps the psychological climate has been favourable due to the knowledge that both Iran and Irak export crude oil, although in limited quantities, and therefore the shortness of oil is not too serious. The decontrol of crude prices for oil produced in the USA, leading to increased prices and decreased demand, together with falling industrial activity, are other factors which have influenced the imports of oil.

The consequences on the tanker market have been severe with little activity in all loading areas. In the AG 250,000 tons is paid WS 29 for a voyage AG/WEST. The market for VL/ULCC's has also been influenced by the deepening and widening of the Suez canal which permits more large tankers to ballast back to the AG. For the 80,000 tonners the market is WS 50—55 MED/USA and WS 70—75 CARIB/USA. But we are looking forward to better times when the stocks must be refilled.

Dry Cargo

The Panmax market is showing a weaker tendency so far during 1981 in Atlantic and also for home voyages from Pacific. The Far East market is keeping up well and USD 15.000 per day is still obtainable for Hitachi-types.

The congestion of tonnage in Hampton Roads is unchanged due to slower speed of loading. The Japanese have reduced their purchases of coal probably due to the threat of strikes in Hampton Roads for March. The vital question is now whether the congestion of tonnage will be eased and further be reduced during the period of strike and if we will get an accumulated increase of tonnage requirements thereby improving the market for April/May.

Handysize (25.000) is showing signs of weakening but could possibly be recovered if we get a strong Lakes-season as from April 1981.

Nya maskinbefälsavtalet i fokus

Avtalet angående löner och allmänna anställningsvillkor för maskinbefäl avseende 1980 som träffades den 14 januari 1981 pressades igenom i en situation då SALF/Maskinbefälsförbundet varslat om en omfattande strejk som skulle träda i kraft vid midnatt ett dygn senare.

Innehållet i uppgörelsen kan ses från olika synpunkter. Genom periodiseringen av lönepåslag och utformning av retroaktivitetsregler blir kostnaderna för det redan gångna 1980 i stort sett av samma storlek som för det avtal som fartygsbefälet tidigare träffat. Uppgörelsen får emellertid andra konsekvenser om man ser framåt. Den kraftiga nivåhöjningen får full genomslagskraft under 1981 och de ändrade allmänna villkoren träder i kraft den 1 februari. För rederierna är uppgörelsen därmed framöver betydligt kostsammare än den som träffats med fartygsbefälet.

Av många enskilda maskinbefäl uppfattas uppgörelsen säkerligen som utmärkt. Ser man avtalet i ett kort perspektiv är detta korrekt uppfattat. Om man däremot ser uppgörelsen och de effekter den kan medföra i ett mera långsiktigt perspektiv är det osannolikt att den är till fördel för maskinbefälet. Enbart nivåhöjningen om 10% på lönen är betydligt kraftigare än vad branschen i rådande konkurrenslägen upplevs kunna klara. Tillkommer så ändringen av övertidsersättningsregler som av rederier uppskattas kosta ytterligare 2-5%. Dessa kraftiga höjningar, ytterligare förstärkta av de socialavgifter som tillkommer på toppen, kommer helt visst att betyda en ytterligare försvagning av den svenska handelsflottans konkurrensförmåga och därmed också långsiktigt resultera i en reduktion av antalet arbetstillfällen för sjöanställda under svensk flagg.

Övertidsvillkoren

Det genomdrivna kravet på en ändring av de allmänna villkoren, till minst 1,5 timmar övertid per övertidstillfälle under vissa perioder, har grundats på jämförelser med avtalsförhållanden för anställda i land. Min uppfattning är att en sådan jämförelse rimligen inte får göras enbart per övertidstillfälle utan måste omfatta även skillnaderna i olika avtalsområdens inställetider, kompensationer för jourtjänst, fasta månatliga ledighetskompensationer etc. För sjöfartens del handlar det ju här om förmåner som, tillsammans med övertidstjänstgöring, gör att det enskilda maskinbefälet redan före de nu ytterligare förbättrade villkoren tjänar in mer än en månads betald ledighet per tjänstgöringsmånad.

Nettolönen

Den som resonerar i nettolönetermerna kommer måhända med invändningen att höjningen inte är kraftig — snarare upplevs den som måttlig. Låt mig därför med ett exempel visa vad kostnaden för en sådan "måttlig" nettohöjning får för effekt i ett internationellt konkurrensperspektiv. För enkelhets skull baseras resonemanget på enbart effekten av lönenivåhöjningen.

Månadslön för en viss maskinchefs-befattning, inkl ålderstillägg, är före nivåhöjningen 10.706 kr och efter 11.777 kr. Således en höjning om 1.071 kr per månad. Av nämnda höjning går 856 kr till skatt varefter 215 kr kvarstår i nettolönehöjning. På bruttöhöjningen 1.071 kr skall erläggas socialavgifter på

för liv- och pensionsförsäkring om ca 10%. För den ordinarie befattningshavarens semester och annan betald ledighet utbetalas till en avlösare 4 månaders lön per kalenderår, vilket innebär 16 månadslöner per år för befattningen.

Förhållandet framgår av följande sammanställning:

Exemplet påvisar med andra ord att nettohöjningen om 215 kr per befattningsmånad i realiteten kostar 10 gånger mer för det svenska fartyget. Konkurrensförmågan är med andra ord på sådana skillnader i systemen redan mycket kraftigt reducerad.

Mot en sådan i all korthet belyst bakgrund måste man ifrågasätta det förnuf-tiga i att pressa igenom ett avtal som

	Svenskt fartyg	Konkurre-rande fartyg
netto	215	215
skatt	856	0
brutto	1.071	215
social.avg	439	22
SUMMA	1.510	237
24 lönemånader/år ger:		16 lönemånader/år ger:
36.240 kr/år		3.792 kr/år

en nivå av ca 41%. I praktiken tjänstgör befattningshavaren 6 månader per år och är ledig med full betalning resterande del av året. En ersättare tjänstgör nämnda tid. I praktiken innebär detta 24 månadslöner per år för den här befattningen i ett svenskt fartyg.

Maskinchefskollegan i det konkurrerande utländska fartyget skall i denna jämförelse alltså även ha en nettohöjning av lönen om 215 kr. På denna lön utgår ingen skatt. Till lönekostnaden kommer en socialavgift

kommer att än mer försämra en redan svag konkurrensförmåga och som dessutom ytterligare kan bidra till en förvärrad situation genom de kompensationskrav som med sannolikhet kan komma att ställas av andra organisationer.

Den svenska handelsflottans tonnage minskade totalt med 8% under 1980 och är nu nere på 1961 års nivå. Det nybyggda tonnaget har inte varit så litet sedan 1949 ...

Billy Fransson
Sjöpersonalchef

Maskinbefälsklubben

Maskinbefälsklubben Salén håller årsmöte den 16:e mars kl 13.00 i rederiets lokaler Norrlandsgatan 15 Stockholm samt i Göteborg onsdagen den 18:e mars kl 13.00 i Folkets Hus, R-salen, Järntorget. På dagordningen står bl a val av ny styrelse, presentation av årsberättelsen m m. Samtliga medlemmar hälsas välkomna.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 23

Seven Seas (1957—1967) — *Sea Scout* (1967—1971)

Tankmotorfartyg, byggt 1957 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Göteborg.
Tonnage: 15728 brt, 9419 nrt, 24800 tdw.
Reg.nr.: 9765.

Levererades den 14 juni 1957 med namnet *Seven Seas* till Salénrederierna AB, Stockholm.

1967, maj, omdöptes fartyget till *Sea Scout*.

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

1969, överförd på det nybildade Salénrederierna AB, Stockholm.

1971, dec., såld för USD 1.650.000 till Helsingfors Steamship Co (Henry Nielsen O/Y) Helsingfors.



Avgick den 11 december 1973, såld till cypriotiska köpare, Tamarans Tankers Ltd., Famagusta. Omdöpt till *Electra E*. Priset var nu USD 2,27 milj.

1977, såld till koreanska upphuggare och avgick från Inchon den 3 april 1977 destinerad till Busan, där hon skulle skrotas.

Antigua (1957—1958) — *Tortuga* (1958—1964)

Turboelektriskt kylångfartyg, byggt 1932 vid Bethlehem S.B. Corp., Ltd., Quincy.

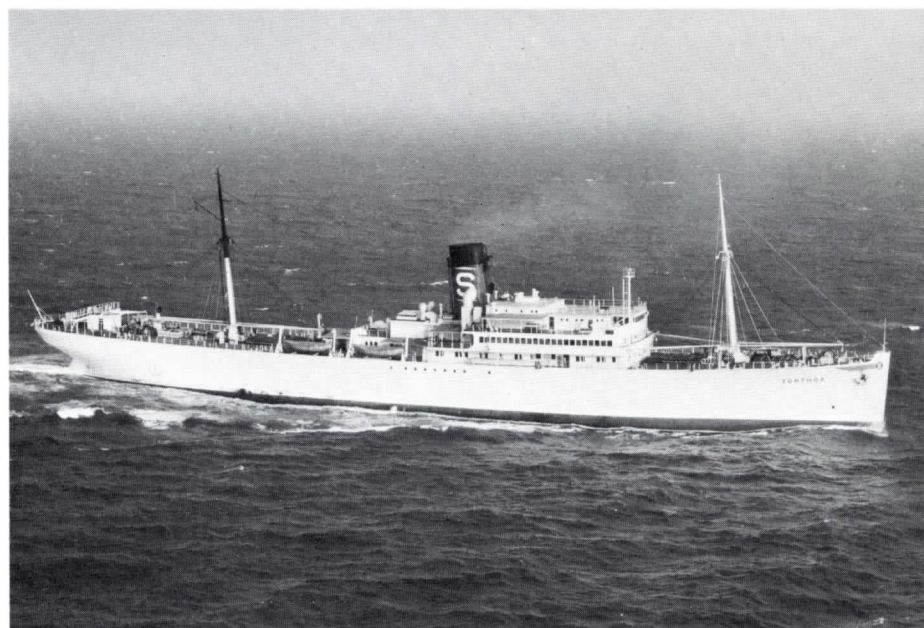
Tonnage: 6982 brt, 3178 nrt, 5016 tdw.
Reg.nr. 9800.

Detta ovanliga fartygsbygge i den svenska handelsflottan byggdes med namnet *Antigua* för United Mail S.S.Co (United Fruit Co), New York, USA.

1957, nov., inköptes fartyget till Sverige av Salénrederierna AB, Stockholm, men fick behålla sitt namn.

1958, anlände till Bremerhaven den 20 augusti 1958 för ombyggnad och avgick igen den 30 oktober s.å., nu omdöpt till *Tortuga*.

Den 28 april 1964 lades *Tortuga* upp i Vlissingen p.g.a. maskinhaveri och i augusti samma år såldes fartyget till belgiska köpare för nedskrotning. Anlände till Brügge den 4 september 1964 på sista resan.



Lastning i Antarktis

Under mina år som befälhavare i Salén-rederierna gick jag rätt ofta till Japan med en hel del olika laster. Det kunde vara full last skrot från USA 1937, delaster skrot före kriget på Salén Lines fart USA — Far East, bananer, en halv "zoo" — björnar, alligatorer, jättesköldpaddor, sengångare, "honeybears" (vad nu de små sällskapliga djuren heter på svenska), diverse mindre kattdjur och några hundra fåglar — eller fryst hästkött, nötkött och valkött.

Resorna med valkött var utan tvekan de mest intressanta. Den första — Arawaks jungfruresa 1965 — tog vi dellast valkött då vi också lastat fryst fisk i Las Palmas, och efter valköttslastningen även i Cape Town och Durban.

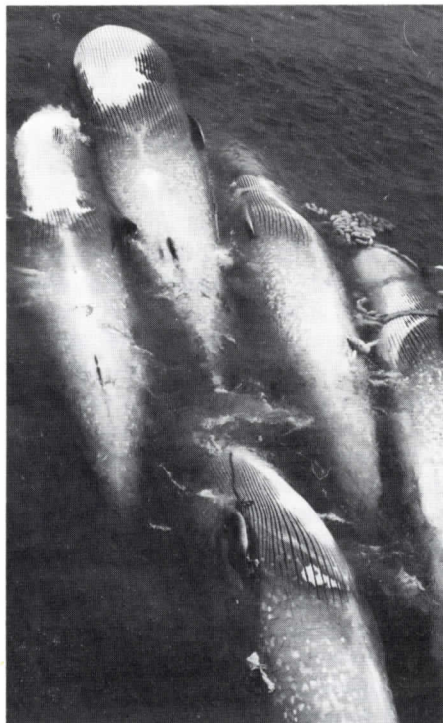
Andra valresan lastade vi också i Antarktiskis — den gången från två valflottor — och tog full last. Vi mötte de båda flottorna på S. 44° 50' W. 19° 10'. Varje flotta bestod av ett moderfartyg (förr kallat kokeri) ca ett dussin valjagare och 5—6 kylfartyg. Dessa hade vardera två eller fyra motorbåtar ombord, stora nog att ta 6 entonssling valkött i bitar på 28 kg och nerfrysta till —24°C. Köttet låg i virenät, klart att huggas på kran-krokarna. Lastningen sköttes av folk från kylfartygen, och en överstyrman tjänstgjorde som förman.

När vi första resan skulle ta ombord stuvarna hade vi ett par lotslejdare klara. Jag hoppades dock att japanerna skulle ha något bättre, då lotslejdarna aldrig skulle hålla länge mot den stora motorbåten i den grova sjön. De hade en anordning med ca 5 m långa 2"x5" plankor, genomdragna på bredden med wire — en utmärkt lejdare för de små

viga japanerna. Det såg dock rätt riskabelt ut, och jag påpekade det för förmanen.

"Yes, yes. But this year lucky! Last year loose three men!", och en ryckning på axlarna.

Andra resan skulle vi få så god tid att jag tyckte vi skulle kunna få gå ombord i ett av moderfartygen och se hur valarna togs om hand. Jag sände därför ett telegram till flottchefen med begäran att tillsammans med en passagerare och chieften få besöka Nisshin Maru III.



Skjutna och förtöjda valar akterut om kokeriet. Bilden togs av Sven Lantz från moderfartyget.

Befäl i japanska fartyg talar i allmänhet engelska, men befälet i dess valflottor har aldrig tillfälle att använda något annat än sitt eget språk, varför deras språkkunskaper är minst sagt bristfälliga. Detta är orsaken till att de alltid begärde att få använda telegrafi, eftersom de då kunde använda lexikon.

Fem minuter efter det jag sändt mitt telegram kom en motorbåt för att hämta oss. I den flottan användes stora vidjekorgar för persontransporter. Vi kom ombord och visades upp i salongen, där vi togs emot av "fleet commander" och fartygets befälhavare och bjöds på kaffe.

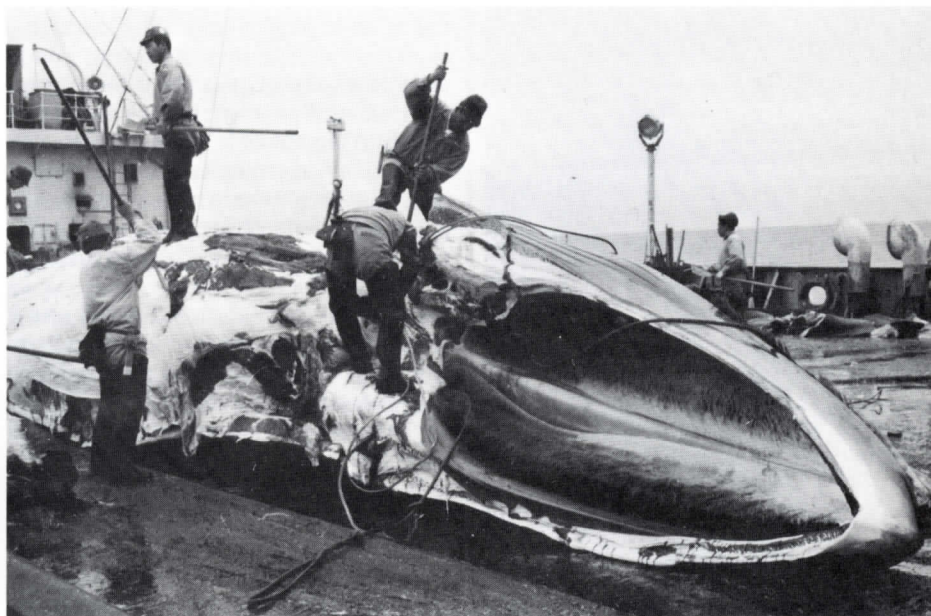
Något samtal blev dock ej möjligt, då alla mina försök bara bemöttes med leenden. Jag ville gärna veta vikten på valarna, så jag gav vår passagerare, som var konstnär, ett papper och en penna, och föreslog att han skulle rita en våg med en val i den ena skålen och ett frågetecken i den andra. Japanerna skrattade och en av dem skrev "40".

Senare fick jag av flottläkaren reda på att detta var medelvikten per val, men att rekordet för flottan var 160 ton.

Sven Lantz



Besättningsmän från kokeriet lyfts ombord i en korg för att tjänstgöra som stuvare i Arawak.



Styckning av en bardval med flänsknivar med långa skaft. Lägga märke till den väldiga gommen och överkäken.

Om en resas genomförande

En samtida reseskildring

I begynnelsen av året 1980 fattade jag det beslutet att i och för affärskontakters knytande utföra en resa med besök å huvudkontoret för lastvagnsfabriken Svenska Automobilaktiebolaget i den huvudstaden närmast belägna större tätorten Södertelge. Platsen ifråga är gammal och man hade sagt mig att den inte skulle vara helt ointressant.

Bestämde jag således att under resan utföra något studium icke endast av sådant relaterat till affärsverksamheten utan även i allmänbildande syfte. Efter tagandet av vederbörlig kontakt med den person jag önskade träffa, nämligen själve chefen för exporten till främmande länder, per rikstelefon och därvid vänligen utlovats audiens per en särskild dag och tid kunde jag å nämnda dags morgon påbörja de nödvändiga arrangemangen.

Enkelknäppt - diskret

På grund av resans officiella ändamål fann jag det lämpligt att ikläda mig kostym med väst, dock i lättare färg



Hr fraktsäljare Sandevärn i avtågande för nytt uppdrag å tjänstens vägnar.

samt enkelknäppt, och halsduk med diskret mönstring antydandes endast anknytningen till sjöfarten. Dock fann jag det icke nödvändigt att bära företagets speciella färger eller nål.

Tagandes vidare hänsyn till de lantliga förhållanden som jag tvivelsutan skulle möta under färden fullbordades klädseln med grova skor med kraftig gummisula, samt gjorde det vintriga klimatet det nödvändigt att såsom ytterklädsel bära rock av äkta loden i finare snitt, samt fingerhandskar av mjukt läder och som huvudbonad plommonstop.

Ingen färdkost

Jag medförde en lätt portfolio av starkt svart läder för förvarande av den dokumentation samt notesböcker jag avsåg använda. Jag beslöt vidare att särskild färdkost icke skulle behöva medtagas enär en rejäl måltid torde kunna inmundigas strax före avfärden från Huvudstaden, och likaså medfördes ej sjukvårdsmateriel då resan skulle fortgå genom civiliserade trakter.

Så rustad inträffade jag i god tid före annonserad avgång å huvudstadens Centralstation, perrong 13, där jag enligt anvisning skulle finna det elektriska motorvagnståget till Södertelge samt mellanliggande stationer. Hade jag alltså valt att resa per motorvagnståg i stället för att nyttja det å riksbanan snabbt framrusande expreståget och därmed av sagt mig viss bekvämlighet men i stället försatt mig i tillfälle att göra intressanta observationer och iakttagelser under resan med det folkliga kommunikationsmedlet.

Biljett (endast lägsta klassen finnes å detta tåg) inköptes i den så kallade spärren — en fälla där passagerarne slussas fram en och en. Avfordrades jag för hela resan en summa av 10 kr och 50 öre.

Efter kort stunds väntan anlände tåget till perrongen och påstigandet tog vid. Viss förvirring kunde här lätt ha inträffat då särskild skyltning om tågens destinationer inte utfördes, men hade jag varit förutseende nog att redan vid passagen genom stationshallen göra

mig underkunnig om spårets rätta nummer.

Tämligen rena säten

Efter att skyndsamt ha inträtt i vagnen och försäkrat mig om lämplig fönsterplats i tågets färdriktning gjorde jag det så bekvämt som möjligt för mig med hänsyn till de korta och trånga sätena vilka dock var tämligen rena och väl stoppade.

Atmosfären på tåget var internationell. Man kunde höra flera främmande språk, förutom svenska även finska, serbokroatiska samt någon arabisk dialekt, men var dock samtliga skyltar, stationsbeteckningar och dylikt endast utskrivet på svenska språket.

Ett stort antal passagerare buro runda märken väl synliga på kläderna och förstod jag att man därmed visade viss åsikt om kraft och energi. Kunde jag således notera att skolbarn, äldre personer samt yngre folkliga personer helst iklädda något avvikande samt färgglada kläder och bärande företrädesvis långt hår och skägg vore tillfreds med energi och icke vore i behov av ytterligare sådan. Var det däremot intressat att notera att män och kvinnor synbarligen i sina bästa år och tillsynes välsituerade och av energisk natur ansåg att mer energi vore av nödom.

Ej nämnvärd slum

Redan en kort stund efter avfärden från centralstationen genomfor vi industriområden men icke vidlyftigare bostadsbebyggelse i stadens utkanter utan fastmer nätta mindre hus eller villor med tillhörande trädgårdar. Husens storlekar minskade något när avståndet till huvudstaden ökade.

Efter det halva sträckan passerats vidtog allt vidsträcktare skogsmarker, givande ett tämligen vilt och otillgängligt intryck.

Vid närmandet till resans mål överfor banan en tämligen imponerande bro över den kanal som efter vad jag låtit mig underrättas förbinder sjön Melaren med havet, eller Balticum, och då icke föreligger genomsläpper rätt stora far-tyg.

ide till staden Södertelge

av Arne Sandevärn, SRS.

Barn med leriga byttor

Anlända till Södertelge Södra Station påstego ett flertal mindre barn, iklädda färgglada overalls, samt bärande grunda byttor eller tråg, stora nog för barnen att sitta i och tämligen leriga. Då barnens stövlar ävenledes voro smutsiga och barnen rätt livliga fanns snart icke en sittplats som inte var i behov av rengöring och var detta tåg därutöver även ganska slitet och bänkarnas stoppning uppskuren på ett flertal ställen.

Lyckligtvis varade resan endast kort stund och jag avsteg skyndsamt i avsikt att anropa en taxameterautomobil för att icke falla på den uppgjorda mötestiden. Kom därefter några minuters väntan verkligen en ledig vagn och anmodade jag chauffören att köra till lastvagnsfabrikens huvudkontorsbyggnad vilket utfördes.

Fabriksområdet, vilket var tämligen vidsträckt ehuru icke av internationella mått, låg i anslutning till bangården. Utskrevs av chauffören ett kvitto å erlagd avgift för färden plus en viss mindre extradusör, som jag funnit vara brukligt och kunde jag med viss förvåning konstatera att bilresan ehuru endast några minuter lång vore en och en halv gång dyrare än den just avslutade, avsevärt längre tågresan.

Herr Exportchefen tar emot

Insteg jag därefter prompt genom porten och annonserade jag genom portieren min något för tidiga ankomst, vilken noterades i därför avsedd protokollbok, och befanns det att jag var väntad och skulle exportchefen, herr B-gd, omedelbart nedstiga med elevatorsanläggningen.

Infann sig redan efter någon minut herr B-gd, en väl bibehållen man i femtioårsåldern, med hög panna och ett stycke över medellängden men lagon smärt samt av det stillsamt pålitliga affärsmannautseende, så vanligt förekommande i de Nordiska länderna. Herr Exportchefen hälsade vänligt och eskorterade han mig till ett närbeläget konferensrum. Gjorde han mig emellertid underkunnig om att han eventuellt

bleve plötsligen bortkallad för att tala per telefon med landet Irak.

Framförde jag så min uppskattning att Exportchefen kunde ta emot, samt presenterade jag mitt ärende, att omtala vår organisation särskilt avseende transporter av automobiler och lastfordon samt efterhöra herr Exportchefens behov av sådana tjänster.

Ingen affär

Visade det sig snabbt under det korta samtalet, som dessbättre inte avbröts, att de fordon man särdeles kunde erbjuda för sjötransport från denna fabrik, icke vore synnerligen lämpade för våra fartyg, särskilt avseende höjdmåten, och vore man allaredan väl intäckt med kontrakt i alla riktningar till fördelaktiga villkor, och utnyttjade man redan till största delen fartyg av så kallad roll on - roll off-typ. Beträffandes passagerarautomobiler rekommenderades jag att efterhöra med vederbörande sektion belägen i staden Trollhetan.

B-gd artigt farväl

Tillställde jag herr B-gd viss medförd dokumentation om vår verksamhet och föreställde vi varandra att ihågkomma varandras possibiliteter samt sades ett artigt farväl. Kunde jag alltså taga ad notam att herr Exportchefen vore synnerligen tillfreds även utan våra tjänsters ianspråktagande för tillfället.

Anställdes så återfärden till Huvudstaden.

Även nu avfordrades jag på stationen en summa av 10 kr och 50 öre, vilket jag tjänstvilligt betalade med näranog jämna pengar.

Vid avgångstillfället då resenärerna skyndade ut på perrongen anlände ännu ett tåg och då skyltning av tågen helt saknades, uppstod stor förvirring rörande vilket tåg som vore det rätta. Uppsteg jag så i det ena tåget, som därefter avgick. Tillfrågad av en äldre dam av något misslynt utseende samt iklädd en finare persianpäls om detta vore rätt tåg om man ville resa till Stockholm, kunde jag välvilligt svara att jag verkligen hoppades detta, då jag avsåg att skyndsammast komma till huvudsta-

den, men syntes hon inte helt tillfreds med detta svar. Alltnog anlände vi i alla fall till Södertelge Södra och kunde vi där denna gång utan förhinder omstiga direkt till det till huvudstaden destinerade tåget.

Banan skär behändigt genom urberget

Konstaterande att publiken samt utsikten från tåget vore i stort densamma som under utresan ägnade jag restiden till kontemplativ verksamhet samt någon genomgång av mina anteckningar. Tilläggas kan, att banan icke långt från Södertelge behändigt skär genom urberget i ett par eller tre tunnlar, varmed resvägen avkortas betydligt.

Dock oroades jag vid ett tillfälle av en närasittande yngre man med samojediskt utseende vilken plötsligen ur något gömsle framdrog en icke föraktfull slidkniv, men vore avsikten vid detta tillfälle att endast använda instrumentet för ett apelsins skalande och kunde jag därför relaxera ity jag icke vore synnerligen rustad å denna färd för svårare intermezzon.

Anlände så tåget åter till Huvudstadens Centralstation där jag avsteg. Det var nu en sådan tid på eftermiddagen att en stor mängd personer hastade genom byggnaden. Utkom jag lyckligen och kunde jag skyndsammast förpassa mig genom stationshallarna, samt ut på gatorna mot vårt inom lagom gångavstånd belägna kontor.

Soppa på vit orm – koreansk mirakelbrygd

Salén-Nytt har på sistone kunnat glädja sina läsare med bidrag från flera nya skribenter. Till de stilistiskt mera begåvade av dessa hör Anders Lindahl, som tjänstgör som chefsinspektör för Saléns nybyggen på Hyundai-varvet i Korea. Sina säregna upplevelser i det fjärran landet delger Anders löpande sina vänner på Saltech i resebrev, som vidarebefordras till Salén-Nytts redaktion. Med Anders tillåtelse publicerar vi här ett av de många breven. Visar det sig att läsarna uppskattar det, följer kanske flera.

Häromdagen gick vi till grönsaksmarknaden och varseblev där en folkhop stirrande ned i någonting. Drivna av nyfikenhet gick vi och undersökte vad och fann en man sittande på marken med en plåtlåda framför sig. I lådan låg en krossad räva och från det arma djurets livsvätskor fyllde mannen med sked små flaskor vilka han sålde för oförsämda summor. Kunderna var i allmänhet yngre mödrar med en unge på ryggen och minst en vid handen. När de fått sina flaskor och betalt skyndade de sig snabbt därifrån — antagligen hem.

Rävblood mot sviktande mannakraft

Påföljande morgon berättade jag för min koordinator på varvet om vad jag sett föregående kväll. Han förklarade att rävblood var ett mycket verksamt medel mot sviktande mannakraft. Det fanns emellertid bättre medel, t ex malt horn från kinesisk antilop, caribon i Alaska eller ren i Skandinavien. Nya horn måste det vara, högst 10 cm utvuxna. Ännu förnämligare är hund-soppa, men bäst av allt är ormsoppa. Kraften i den sistnämnda varierar med hänsyn till arten av orm. Den absolut

verksamaste är en sällsynt vit koreansk orm. I veckan kunde vi i Korean Times läsa om en ormauktion hållen i Seoul där en vit orm betalades med 10.000.000 won, dvs 60.000 kr.

Fyra kittlar ormsoppa

Två dagar därefter kontaktade mig en miljövärdare, som gjort mig ovärderliga tjänster genom att klistra igen råtthål, skaffa råttfällor etc. Han hade hört talas om mitt och min kollega Björn Westerbergs intresse för stärkande medel och erbjöd sig att visa oss en ormsoppa i Ulsan Down Town. Vi åkte dit dagen efter som var en söndag. Affären var ganska oansenlig med fyra kittlar utanför, alla kokande och innehållande ormsoppa.

Vi gick in i butiken vars mått var ca 3x3 m och vars ena vägg upptogs av ett stort skåp försett med ett otal dörrar eller luckor — en del helt av trä, andra bestående av ramar med fint nät.

Vi förklarade vårt stora intresse av ormsoppa och butikens vackra innehavarinna öppnade en skåpdörr, stack in handen och drog ut en orm ca 50 mm i diameter och 1,5 m lång. Hon höll den i svansen och den krökte sig då uppåt och framåt och blängde på mig. Döende av skräck rusade jag ut. Westerberg framstod, om inte som en hjälte, så dock som en man när han stod kvar. Deras omdöme om honom var dock helt oförtjänt, då miljövärdaren och den vackra damen blockerade alla flyktvägar. Utanför på gatan satt kvinnfolk som sålde grönsaker och de höll på att för-gås av skratt över min krukighet.

Marknaden för hundkött

Jag vågade mig emellertid in igen och överenskom med Westerberg att vi



skulle bjuda vår vän på en skål soppa. Denne avböjde, då soppan var gräsligt dyr, men vi stod vid vårt ord och sa att vi ville spendera 10.000 won (70 kr) för hans vänlighet. Han blev ganska belåten — dock ej förtjust — då han för detta belopp kunde få soppa kokt på fyra små ormar, som hade ansenlig men ej bästa verkan. Det skulle ta en timme innan soppan var färdig och under denna tid gick vi och tittade på marknaden för hundkött samt drack kaffe. Vid bordet förklarade vår vän att en skål soppa med god kraft kostar omkring 200 kr men soppa av högsta kvalitet betingar stora summor. Han hade endast smakat ormsoppa två gånger tidigare i sitt liv då hans børs ej tillät sådana utgifter, även om stort behov förelåg. Rikt folk drack en liten skål mest varje dag men endast de rikaste kunde unna sig ormar av bästa kvalitet.

25 giftormar i sprit

När soppan var klar gick vi tillbaka till ormsoppshoppet och fick se hur ormarna pressades i en fruktpress så att endast det godaste kom ut i skålen med soppan. Medan gubben åt eller snarare drack erbjöds Westerberg och jag var sin sup från en flaska innehållande 25 liter brännvin och lika många giftormar som legat där i tre år. Vi avböjde båda artigt.

God medicin ger giftormar och man behöver bara krama dem lite bakom örat innan man stoppar dem i brännvinet. Samtidigt som detta ormbrännvin är ett osvikligt potensmedel har det god kraft mot reumatism och allsköns andra kämpor. För kvinnor har medlen ej samma kraft som för män. De känner sig dock något bättre till hälsan efter hund- eller ormsoppa men det är ingen idé att slösa brännvin på dem.

Här slutar Anders Lindahl sitt brev. Vi hoppas att våra läsare inte drabbas av onda drömmar efter att ha läst det.
Red.



Författaren i mitten omgiven av ormsoppsälskande koreander på Hyundai-varvet.

Tonerna de gå ...



Från Winter Sea nås Salén-Nytts musikaliske medarbetare av meddelandet att man tagit fasta på artikeln i julnumret av tidningen om Sven Bollhem, Lill-Babs och Sven Söderberg och ombord bildat en egen liten musikgrupp. Primus motor i gruppen är andrestyrman Lasse Eriksson och gitarrist förstemaskinist Sonny Andersson, medan Roland

Björkman och Sven Johnson, befälhavare resp maskinchef, hör till dem som svarar för doandet.

Hugo Wandel från radion bandade några av gruppens "hits" och så småningom får vi förhoppningsvis höra prov på deras talang i utlandsprogrammet. För Lasse Eriksson blir det i så fall inte premiär i etern: på 60-talet spela-de

han i den åländska gruppen "Fives" som ett tag låg på Svensktoppen med "Barndomshemmet". Hemma i villan i Angered har Lasse en förnämlig elorgel som ger honom glädje och stimulans under långa ledigheter — ombord har han en annan, den som vi ser på bilden.

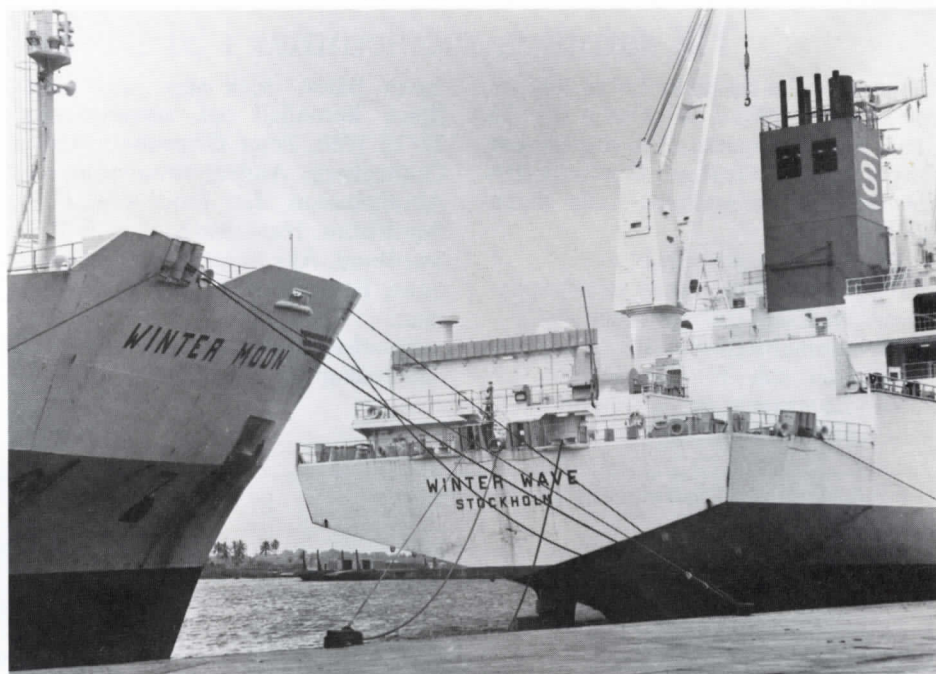
Foto: Sven Nilsson, Bromma

Syskonmöte i Apapa

Två av Saléns Winterfartyg låg samtidigt vid kaj i Lagos/Apapa i Nigeria för en tid sedan. Göran Ohlsson, andrestyrman på Winter Moon, tog påpassligt bilden och berättar i sitt brev till Salén-Nytt att båda fartygen lossade bilar, Moon från Emden och Wawe från Japan.

Sister ships meet in Apapa

Two of Saléns Winter ships were tied up at the same dock in Lagos/Apapa, Nigeria, sometime ago. Göran Ohlsson, Winter Moon's second mate, took the picture. In his letter to Salén-Nytt, he relates that both vessels were unloading cars. Winter Moon's cargo came from Emden, West Germany, and Winter Wawe's from Japan.



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.

Konstföreningen besöker Louisiana

Konstföreningen har haft årets första utlottning. Vinnare blev kylmaskinist Per-Olof Olsson, som får denna oljemålning utförd av konstnären Louis Bastin. Vi gratulerar!

Louis Bastin, 1912-1979, finns representerad bl a i Nationalmuseum, Göteborgs Konstmuseum, H M Konungens samlingar samt i museer i New York, Helsingfors, Oslo etc.

Konstföreningen planerar under våren ett besök på Picasso-utställningen på Louisiana-museet, Humlebaek/Köpenhamn. Utställningen, som säkert blir vårens konstevenemang i Norden, har tidigare visats i Paris och i New York ingick den i Museum of Modern Arts stora Picasso-utställning 1980. Den omfattar 3-400 verk av Picasso, som ingick i hans kvarlåtenskap och skall så småningom få ett eget museum i Paris.

Utställningen som blev en enorm succé i såväl Paris som New York, ger en enastående överblick över Picassos verk.



I nästa nummer av Salén-Nytt kommer vi att presentera en del av de konstverk som kommer att ingå i vårens stora konstutlottning. Ett 40-tal saker kommer att lottas ut.

Du som inte redan är medlem i Saléns Konstförening, anmäl dig redan nu, så

har du chans till vinst i vår! Dock måste du för att få bli medlem vara anställd eller pensionär i företag som omfattas av Saléns Personaltiftelse, från vilken Konstföreningen åtnjuter ett årligt bidrag.

Till samtliga medlemmar i SFBF-klubben Salén

Härmed kallas du till klubbens ordinarie årsmöte 1981 i Stockholm den 23 mars Norrlandsgatan 15 konferensrum Expertens kl 13.00 samt i Göteborg den 24 mars Sjömansgården Lilla Salén kl 13.00.

På dagordningen står bl a:
Val av ordförande, val av styrelseledamöter, verksamhetsberättelsen 1980.

På nomineringslistan till ordförandekandidater står Per Westerståhl och Glenn Lundström enl. styrelsebeslut 22 dec. 1980 samt till styrelsekandidater:

Anita Bååw, Alex von Jungmeister, Björn Bernefjell enl. styrelsebeslut 22/12 1980, Peter Gripenberg, Göran Guthenberg, Anders Bengtsson, Kjell Abrahamsson, Jan Lindeberg, Frank Sundström, Hans Karlström, Wilhelm Swedlund, Åke Saming, Anders Lundquist, Börje Bennmo och Ruben Freiman.

Styrelsen hoppas på ditt deltagande och önskar dig välkommen.

Från och med 1/1 1981 bemannas klubben av Stig Elenius som är anträffbar på telefon 08/787 10 21.

Till samtliga styrelsemedlemmar:

Enligt tidigare rutiner hålls styrelsesammanträden första helgfria tisdagen i varje månad klockan 13.00. Sammanträdet den 7/4 inställs p g a sektions-sammanträde i SFBF.

Styrelsen
Stig Elenius

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 _____