

Salén-Nytt



3-81

BOK-
SLUTS-
NUMMER



Saléns seglar åter i medvind

När man summerar intryck och känslor inför bokslutet för 1980 är det som när man passerat en lång mörk tunnel och ser dagsljus.

Under året fastlades en ny koncernstrategi. Det konstaterades att våra framtida affärsområden bör vara anknutna till sjötransporter, utvinning och distribution av energiråvaror och livsmedelsdistribution. Ingen del av verksamheten skall vara så dominerande att en långvarig strukturkris inom denna kan sätta hela koncernens existens i fara. Riskerna skall vidare reduceras genom att man t ex inom varje affärsområde försöker få en större andel långa kontrakt. Den finansiella politiken skall utformas så att likviditet skall finnas för att möta en konjunkturlidgång på två-tre år.

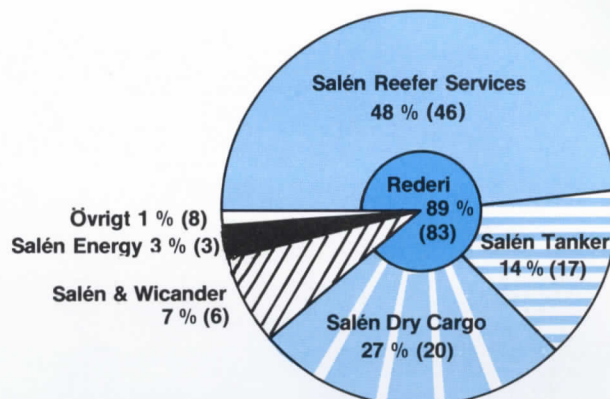
I linje med denna strategi har vi sålt Toyota Autoimport AB. Vi ser med glädje och tacksamhet tillbaka på många års fint samarbete med våra vänner och kolleger i Toyota.

Under 1980 kunde vi även konstatera att koncernens struktur successivt genomgått en förändring så tillvida att två sektorer utanför rederiområdet de kommande åren kommer att ge betydande vinstbidrag, nämligen Salén Energy och Salén & Wicander.

För att förbättra företagets strategiska balans har vi under året sålt några av de största tankfartygen. Vi har dessutom tecknat ett mycket stort fraktkontrakt för delar av kvarvarande tanktonnage.

Torrlastrederiets stora satsning 1978/79 på inköp och befaktningar av ett större antal fartyg har visat sig riktig. Under 1980 har ett stort antal längre fraktkontrakt slutits.

OMSÄTTNING 1980 (1979) PROCENTUELL FÖRDELNING



Överskottet av nybyggen i världens kylflotta har nu tagits i anspråk och en bättre balans i marknaden kan inom rimlig tid vara för handen. Vår nya fartygsserie av "Winter"-modell har visat sig lyckosam. För framtiden ser vi ett bekymmer på grund av att det för närvarande är mycket dyrt att göra nybeställningar vid varv. Frågan är om de transporterade varorna kan bära den erforderliga frakten.

Marknadsvärdena för de tre borrhjullplattformar som beställdes 1979 har fördubblats. Uthyrningskontrakt för lång tid har slutits med mycket gott ekonomiskt utbyte.

Salén & Wicanders resultat är högst tillfredsställande och företaget fortsätter framgångsrikt sin expansion inom flera intressanta områden.

I slutet av året nåddes en överenskommelse mellan företaget och Svenska Sjöfolksförbundet. Företaget har där förklarat sin policy vara att fortsätta som ett i Sverige baserat rederi med en

grund i sjöfart under svensk flagg. Mot denna bakgrund har företaget och förbundet nått enighet om dels nödvändigheten av företagets verksamhet i andra länder, dels på vilka betingelser en eventuell framtida personalminskning skall ske för att vara acceptabel inom förbundets avtalsområde.

Resultatet för 1980 är gott och 1981 ser lovande ut, men vi skall inte glömma de dåliga åren. Alldeles klart är, att ett genomsnitt för de senaste fem åren lämnar ett resultat som totalt skulle omöjliggöra nya investeringar. En del tecken tyder dessutom på att de fraktförbättringar vi sett de senaste åren kanske till en del kan försvinna. Det är då viktigt att vi — liksom annan svensk industri — har en kostnadsbild som möjliggör överlevnad under en svag period i internationell konkurrens.

Då vi tack vare bra personal och ekonomiska resurser står väl rustade, ser jag med tillförsikt på framtiden.

Omslagsbilden

Salén-Nytts omslagsbild illustrerar oftast någon del eller detalj av koncernens verksamhet. Ett undantag brukar vi göra i juninumret, då vi återger ett av de konstverk som ingår i Saléns Konstförenings stora vårutlottning. Så ock denna gång. Vi har valt akvarellen "Skymning" av Evy Låås. På grund av tidningens format har vi varit tvungna att beskära framsidans bild något, medan den här invid återges i originalskick. Foto: Sven Nilsson.



Cover picture

Salén-Nytt's cover picture usually illustrates some aspect or detail of the Group's operations. An exception is generally made in June, when we show an example of the artwork in the Salén Art Club's big springtime lottery. We do so again this year. This time we have chosen the watercolor, "Twilight," by Evy Låås. Because of the size of the publication, we were forced to trim the cover picture somewhat, but it is rendered in its uncut state in the adjacent column. (Cover photo: Sven Nilsson)

Vinstökning från 188 till 330 Mkr

Koncernens rörelsevinst för 1980 uppgick till 329,7 Mkr (1979 188,0 Mkr) efter avskrivningar. I vinsten ingår resultat vid försäljning av fartyg och fartygskontrakt med 128,8 Mkr (30,0). Räntenetto och övriga finansiella poster uppgick till — 140,0 Mkr (—180,5), vilket gav en vinst efter finansiella intäkter och kostnader på 189,7 Mkr (7,5).

Efter extraordinära intäkter och kostnader på netto 113,4 Mkr (115,5), varav 111,5 Mkr skattefri realisationsvinst på Saba-aktierna, blev vinsten före bokslutsdispositioner och skatt 303,1 Mkr (123,0). Vinsten har väsentligen disponerats för avskrivning på fartyg utöver plan.

Den redovisade vinsten efter skatter och minoritetsintressen blev 7,4 Mkr (83,3).

Lönsamheten mätt som avkastning på totalt kapital före skatt blev 11,4% (6,5) och avkastningen på eget kapital efter skatt blev 14,8% (0,6).

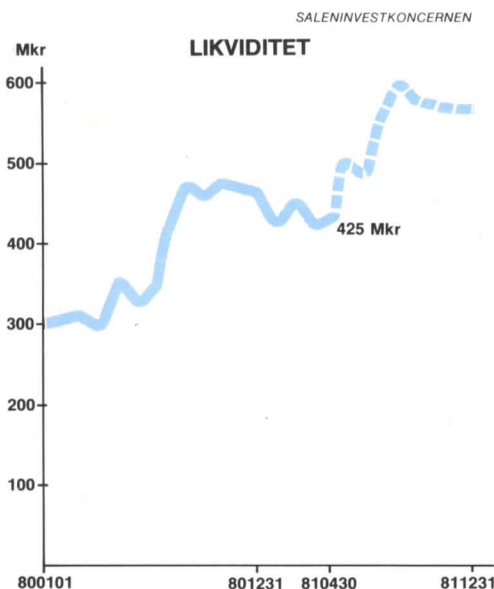
Likviditet och finansiering

Koncernens likviditet inklusive kortfristiga placeringar uppgick vid årets slut till 393 Mkr (190). Dessutom fanns outnyttjade checkräkningskrediter på totalt 32 Mkr (46) och beviljade icke dragna statsgaranterade krediter på totalt 38 Mkr (67).

Koncernens finansiering har under de senaste åren nästan helt koncentrerats till svenska kronor och US-dollar.

Av koncernens räntebärande skuld löper ca hälften med fast ränta och hälften med rörlig.

Koncernens inkomstvaluta är huvudsakligen US-dollar.



KONCERNENS OMSÄTTNING FÖRDELAD PÅ RÖRELSE-GRENAR (Mkr)

	1980	1979
Salén Dry Cargo	1 020	658
Salén Reefer Services	1 687	1 377
Salén Tanker	478	498
Tor Line, andel	249	191
Salén & Wicander	259	170
Salén Energy	103	81
Sven Salén AB	8	9
Salén Technologies	9	13
Övrigt	47	258
Avgår omsättning i delägda företag etc	-326	-269
Koncernens omsättning	3 534	2 986

KONCERNENS RÖRELSERESULTAT FÖRDELAT PÅ RÖRELSE-GRENAR (Mkr)

	1980	1979
Salén Dry Cargo	210	77
Salén Reefer Services	130	45
Salén Tanker	-51	35
Tor Line, andel	3	3
Salén & Wicander	31	10
Salén Energy	11	10
Sven Salén AB	-2	0
Salén Technologies	1	0
Övrigt	-3	8
Koncernens rörelseresultat	330	188

Investeringar

Koncernens bruttoinvesteringar uppgick totalt till 519 Mkr (657), fördelade på fartyg 434 Mkr (576), oljeborrutrustning 51 Mkr (60) samt fastigheter, maskiner och inventarier 34 Mkr (21).

Personal

Antalet anställda i koncernen var i medeltal 2 565 personer (2 796). Detaljuppgifter framgår av not 1 till koncernens resultaträkning.

Övrigt

I föregående års förvaltningsberättelse nämnda sammanslagning av J S Saba och NK/Åhléns genomfördes planenligt.

Samtliga aktier i Toyota Autoimport AB såldes.

Beträffande Tor Line pågår förhandlingar med utländskt rederiföretag syftande till eventuell överlåtelse av hela eller delar av Saléninvests engagemang.

Utsikter för 1981

Rörelsegrenarna

För Salén Reefer Services väntas en fortsatt förbättring av resultatet, bl a som en följd av den för verksamheten gynnsamma marknadsutveckling som redan under 1980 påverkade resultatet positivt.

En fortsatt pressad tankmarknad förutses på grund av Suezkanalens breddning och en nedgång i oljekonsumtionen. Resultatet för Salén Tanker kommer att bli negativt, dock sannolikt bättre än 1980, eftersom sysselsättningen säkrats genom längre kontrakt för större delen av tonnage.

Resultatet för Salén Dry Cargo förväntas bli fortsatt gott, men sämre än 1980. Tillfredsställande fraktavtal har tecknats för större delen av eget och inhyrt tonnage.

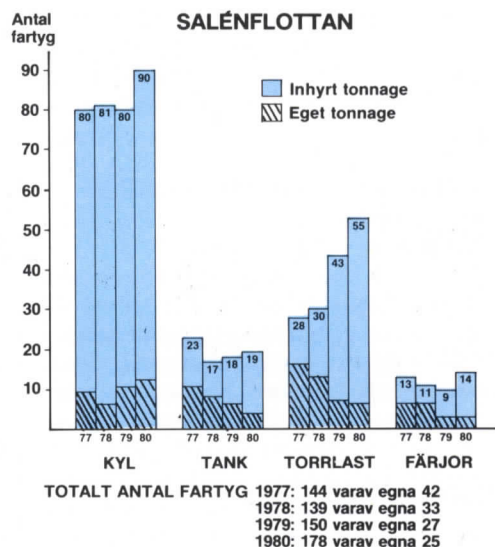
Salén Energys resultat kommer att förbättras starkt som en följd av leveranser av två nya borrhullar och en kraftigt förbättrad marknad.

Salén & Wicanders omsättning och resultat kommer att ytterligare förbättras, dock inte i samma takt som föregående år.

För övriga verksamheter förutses inga väsentliga resultatförändringar.

Koncernen

Resultatet efter finansiella poster — vinst vid fartygsförsäljningar ej beaktade — kommer att förbättras i förhållande till 1980. Då uppgick vinsten efter finansiella poster men före fartygsförsäljningar och extraordinära poster till 61 Mkr.



Vid ordinarie bolagsstämma i Salén-invest den 3 juni fastställdes den föreslagna utdelningen om 20 kronor per aktie. Stämman beslutade vidare att öka Saléninvests aktiekapital med 75 Mkr från 75 Mkr till 150 Mkr genom fondemission med en ny aktie på varje gammal aktie genom överföring från reservfonden samt disponibla vinstmedel. Aktiens nominella värde ändras från 100 kronor till 50 kronor genom split. Fondemissionen och spliten innebär, att varje gammal Saléninvest-aktie ger fyra nya.

Nuvarande styrelse och revisorer omvaldes.

Vid stämman redogjorde Sture Ödner översiktligt för verksamheten. Han kom in på de växande skillnaderna mellan driftkostnaderna under svensk och främmande flagg. Han varnade även för följderna av framtida strejker, som allvarligt kan komma att skada den återstående delen av svensk sjöfart.

Vi återger här en del av Sture Ödners föredrag.

Sedan vi nu gått igenom resultatet och sökt blicka in i framtiden kan man alltså konstatera att det mesta gått bra — i vissa fall mycket bra. Dessutom ser det således för de närmaste åren ut som vi borde klara seglatsen.

Jag vill dock inte underlåta att ta upp ett par allvarliga problem.

Vad som inte framgår av de redovisade siffrorna är fördelningen av vinst och förlust mellan svenskflaggade och övriga fartyg i vår stora flotta. Sanningen är att de flesta svenska fartygen går med förlust!

1975/76 när de olika utredningarna om svensk sjöfart påbörjades låg skillnaden mellan våra fartyg och de allvarligaste konkurrenternas på ca 3 Mkr/år. Sedan dess har gapet ökat och skillnaden torde i dag ligga på i det närmaste det dubbla. Den självklara följden har ju alltså blivit att mycket stora delar av den svenska handelsflottan slagits ut.

Varningar har mötts av smädelser

1975/76 kunde man se tendenserna i utvecklingen och har jag därefter varnat och därför egendomligt nog smädats i alla tänkbara sammanhang då dessa varningar publicerats. Tyvärr kan man i dag konstatera att varningarna var motiverade. Antalet anställda i svenska handelsflottan har också mer än halverats och tillåter man sig att betrakta serveringspersonalen på färjorna som

restaurangfolk, är minskningen ännu mera dramatisk. Det är således bara en liten svensk flotta kvar med få arbetsplatser.

Vi har nu att besluta om även resten skall försvinna. Politiker av alla kulörer säger att vi behöver en svensk handelsflotta, men längre än så sträcker sig som bekant inte deras medverkan.

Jag tror inte att olika repressalier eller hinder under återopande av diverse lagar kommer att hindra utplånandet av den svenska handelsflottan. Utplånandet har påbörjats och kommer att fullbordas på en ohållbar ekonomisk situation för svenskflaggade fartyg. Med sådana realiteter kan av naturliga skäl varken lagstiftning eller repressalier hindra att den svenska sjöfarten tvingas att upphöra. Därför tror jag att vi måste göra något själva inom näringen.

Svensk flagg kostar Saléns 85 Mkr mer årligen

Vi kan beräkna att driften under svensk flagg per befattning räknat kostar en subvention från företaget med ca 150.000 kr per år, jämfört med de internationellt sett svåraste konkurrenterna, dvs totalt ca 85 Mkr per år för vår svenskflaggade flotta, som får tagas från intjäningen av annan verksamhet.

Att tänka sig att svenska staten skulle ta på sig denna mellanskillnad och öka utlandsskulden är naturligtvis inte realistiskt. Tyvärr är det nog liknande för de flesta svenska företag som konkurrerar på världsmarknaden men är självfallet sjöfarten den mest utsatta då vi praktiskt taget saknar hemmamarknad.

Som demonstrerats i samband med Tor Line-affären med danskarna måste det vara något fundamentalt fel när driften av en svensk färja per år behöver ca 230 personer medan man under dansk flagg klarar sig med ca 160. I pengar räknat betyder det ca 12 miljoner per år i merkostnad för det svenska fartyget. Den verkliga boven i dramat är det svenska skatte- och förmånssystemet. Det vore fel att anklaga de enskilda sjöanställda för att de utnyttjar avtal och lagar.

Enligt min uppfattning finns det dock risker att omvärlden snart kommer att starkt reagera mot att sjöfolk kan stanna hemma i så långa perioder — åtnjutande skattefria traktamenten — och om inte annat, av ren sysselsättningsbrist syssla med arbeten inom andra yrkesområden. För befälskategorierna är numera 4–5 månaders tjänst per år till sjöss inte alls ovanligt.

Traktamente ombord?

Ett sätt att på frivillig väg öka intresset för mera rimliga tjänstgöringsperioder är att tillse att lönen under ombordtiden blir väsentligt högre i stället för som nu lägre än under ledighetsperioderna. Kanske skulle man — innan skattemyndigheterna slår till och kräver skatt på traktamentet under hemmaperioderna — i stället söka överenskomma om den mera naturliga ordningen att man har traktamente när man är borta hemifrån för att arbeta.

Jag har noterat att man i Tor Line-fallet diskuterat olika möjligheter till förändringar i syfte att nå en effektivisering och konkurrensdugliga kostnadsramar — tyvärr synes de centrala fackorganisationerna ej vara villiga att ställa upp för förändringar som möjliggör sådana lösningar.

Ett annat stort problem som återkommit alltför regelbundet under de sista åren är av en annan typ.

Våra sjöfarande tillhör tre olika förbund. Förbunden tillhör i sin tur tre olika kollektiv. Vi kan vara tämligen överens om att vi inte kan bedriva sjöfart med mindre än alla tre organisationernas medverkan. Nu har vi under en tid — av varierande skäl — haft strejker eller strejkhott i stort sett i ett kör vilka ibland verkat vara mer av karaktären "prestige" förbunden eller de större kollektiven sinsemellan och således haft lite med löneläget etc att göra.

Detta har samverkat till inte bara ökade kostnader — utan dessutom och vad värre är, i varje fall för Saléns del — till att vi inte längre anses lika trovärdiga bland våra kunder — i vars stora transportsystem vi haft förmånen utgöra en vital länk.

Fler rederier försvinner

Ytligt sett har förbunden skaffat sina medlemmar fördelar utöver vad andra svenskar kunnat få — men jag frågar mig om detta i verkligheten varit en klok politik. Enligt mitt bedömande blir resultatet av den förda politiken att alltför svenska rederier kommer att gå omkull eller försvinna.

Från centralt håll inom organisationerna säger man i olika sammanhang sig vilja slå vakt om den svenska handelsflottan och arbetsplatserna — måste man då tvunget varje gång dra in sjöfarten i strejkerna?

Det sägs att detta är det mest effektiva sättet att skada landet och näringslivet snabbt. Möjligen var detta sant när vi hade en stor svensk handelsflotta. I dag blir det mer ett direkt slag mot den lilla återstoden av den svenska handels-

Två nya kylfartyg till SRS

Utnämningar

I anslutning till bolagsstämman i Salén-invest AB utnämndes följande till direktörer i: Saléninvest AB Mats Jansson, Salén Dry Cargo AB Ingvar Fristam, Salén Reefer Services AB Henric Ankarcrona. Till vice verkställande direktörer utnämndes: Salén Technologies AB Per Lindemalm, Sven Slén AB Jerker Nilsson.



Mats Jansson

Ingvar Fristam



Henric Ankarcrona

Per Lindemalm



Jerker Nilsson



För Salén Reefer Services' verksamhet i Sharjah, Förenade Arabemiraten, har inköpts två kylfartyg från Broströms om vardera ca 480.000 kubikfot, Loch Lomond, byggt 1975, och Loch Maree, byggt 1976. Fartygen gör en fart av 21 knop med bananlast. SRS är väl förtrogna med båtarna då de haft dem på charter alltsedan de byggdes.

SRS har en omfattande kyltrafik i området och är delägare i ett kylhus i Sharjah.

SRS buys two vessels

For Salén Reefer Services' activities in Sharjah two reefer vessels have been bought from Broström's, each of abt. 480,000 cub.ft. The vessels are Loch Lomond, built 1975, and Loch Maree, built 1976. They make 21 knots loaded with bananas. SRS is quite familiar with the ships as they have been on charter for SRS since they were built.

SRS has an extensive reefer traffic in the area and is also part-owner of a cold store in Sharjah.

Årsredovisningar

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

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

Annual reports

The 1980 annual report for Saléninvest is now available and may be ordered from Saléninvest AB, PR Dept., S-106 09 Stockholm. The Salén & Wicander annu-

al report for 1980 is obtainable from Salén & Wicander AB, P O Box 1122, S-171 22 Solna.

flottan och måste jag nu allvarligt varna för följderna. Den minskade trovärdigheten i kundrelationerna återställs inte på långt när lika snabbt som arbetsfreden vid ett konfliktslut — men utgör under en avsevärd tid ett kostsamt hinder i affärsrelationerna.

Vi har ett avtal med Sjöfolksförbundet som hittills både till bokstav och anda respekterats — till fördel för företaget och de anställda.

Befälets situation i en vikande arbetsmarknad i den svenska handelssjöfarten är annorlunda än manskapets. När handelsflottan har minskats har man kunnat finna arbetsuppgifter internationellt och kunnat fortsätta sin yrkesutövning.

Vi vill gärna utveckla vårt företag vidare — och helst under svensk flagg. För att klara det senare krävs det bl a att intresseorganisationerna visar en mera allmän solidaritet och aktivt medverkar mot ett mål som innebär återställande av konkurrensförmågan för fartyg under svensk flagg.

Jag vill understryka att det förhållandet att vi nu lättat upp vår ekonomiska situation och därför i motsats till de flesta andra rederiföretag går med hyggligt resultat inte på något sätt löst den långsiktiga krisen inom svensk handelsjöfart. Något tillspetsat kan man kanske säga att det är den drastiska nedskärningen i vår svenskflaggade flotta som möjliggjort vår överlevnad.

Sammanfattningsvis kan jag säga att inom Saléns finns det trots allt en klar vilja att bedriva sjöfart med svensk flagg. Men om den nuvarande exceptionella driftskostnadsutvecklingen i svenska fartyg tillåts fortsätta, nödsakas vi och andra rederier antingen vi vill det eller inte att skära ned den svenskflaggade flottan ytterligare.

Därför tror jag det vore av stort värde om vi tillsammans med de sjöfackliga organisationerna kunde försöka hitta ett system i svenska fartyg som skulle ge en vettig driftskostnadsutveckling.

Belöningar till sjöfolk

Belöningar på sammanlagt 130.000 kronor utdelades den 22 april av stiftelsen Sveriges sjömanshus för insatser till nytta och gagn för de ombordanställda i svenska handelsflottan. Belöningarna utdelades av chefen för Sjöfartsverket, generaldirektör Kaj Janérus, på Sjöfartens hus i Stockholm i närvaro av ett stort antal representanter för svensk sjöfart och berörda myndigheter.

Största beloppet erhöll sjökapten Gunnar Ajnefors, Sandared, som tilldelades 25.000 kronor som arbetsstipendium för vidareutveckling av ett förslag rörande ullage-mätning i tankfartyg. Ajnefors modell för sådan mätning sker i princip efter samma modell som tidigare — med "träsvärd" — men i särskilt



Kaj Janérus överlämnar belöningen till Gunnar Ajnefors.



Samtliga de belönade församlade på Sjöfartens hus.

pejlrör i stället för i ullage-pluggen. Med snabbkoppling anslutes en enklare mätanordning, varvid med ledning av intertgastryck och oljans specifika vikt oljenivån i fartygens tankar kan avläsas.

Gunnar Ajnefors modell har prövats ombord med gott resultat och kommer efterhand att installeras i Saléns tankfartyg. I sammanhanget kan nämnas, att det var Gunnar Ajnefors som en gång gav idén till Gunclean som sedan så framgångsrikt har utvecklats i Salén & Wicanders regi.

Bland övriga som belönades med arbetsstipendier av stiftelsen Sveriges sjömanshus kan nämnas eltekniker Leif Johansson, Vadstena, som erhöll 10.000

kronor, samt arbetsteamet Erik Åsell, Sven-Inge Pettersson och Åke Högberg på m/s Tor Britannia, som erhöll 10.000 kronor att dela på.

Leif Johansson erhöll sin belöning för en modell enligt vilken det endast erfordras att ett rör och en ventil fastsättes vid varje ullage-lucka för ullage-mätning. En kapacitiv givare monteras på befintligt pejlbånd och indikering av nivån kan avläsas på mottagare. Leif Johansson arbetar som eltekniker i Saléns tankrederi.

Arbetslaget på Tor Britannia premierades för konstruktion av ett fallskydd, som förhindrar olycksfall och underlättar hantering av livbåtar.

Hyundai visits Salén

Salén was visited recently by one of its long-term business associates in the Far East, Hyundai, South Korea's largest company. Even by international standards, Hyundai is an important organization. Its numerous operations cover the Asia Merchant Marine shipping company, a shipyard, automobile manufacture (the Pony car), and other heavy industries. The Hyundai shipyard is the largest single-site shipbuilding installation in the world. Hyundai is also the world leader as regards construction work in the Middle East.

Over the years Hyundai and Salén have done a substantial amount of business together. Salén Dry Cargo, for example, built Panmax ships at the yard and has transported project consignments to the Middle East on Hyundai's behalf. Salén Reefer Services has carried Pony cars, Salén & Wicander sells equipment to the shipyard, and Salén Technologies is involved in constructing the cement terminal which Salén will manage for the National Cement Company in Saudi Arabia.



From left Mr Gunnar Rosengren, Managing Director of Salén Dry Cargo, Mr C L Lee, President of Hyundai Heavy Industries Co Ltd, Ulsan, Mr T H Kim, Managing Director of Hyundai Heavy Industries Co Ltd, Ulsan, Mr C H Cho, Resident Director of Hyundai Corporation, London, and Mr Jan Lundberg, Managing Director of S&W.

Agents' meeting in Florida



Agents from the US and representatives of Salén Dry Cargo met in Key West, Florida during five days in January in order to discuss the project liner services between North America and the Middle East and to exchange views on future activities.

ICSCC in New York was represented by Per Barre, Ken Macdonald, Tom Donnelly, Ed McGann, Christ Keane and Nannik Kirpalani; Ace Agencies in Chicago by Ann McKenna and John Gillett; IGC in Houston by Larry Denevne, Bernie Gibson and Loren Jearwood.

Salén Dry Cargo was represented by Benny Fahlstadius, Ingvar Fristam and Ulf Holmberg.

The Managing Director: The tide turns for Salén

In sum, the impression and feelings associated with the 1980 Annual Report can be compared to the sensation of passing through a long, dark tunnel and seeing daylight at the end.

A new Group strategy was established during the year. According to this our future fields of operation should be related to shipping, to the production and distribution of energy yielding materials and the distribution of foods. No sector of operations will be so dominant that a lengthy recession within that sector could endanger the survival of the entire Group. Moreover, risks are to be reduced for example by seeking, in each area of business, to secure a larger share of long-term contracts. The financial policy will be so formulated that liquid reserves will be available to counter a business recession of two to three years.

In line with this strategy, we have sold Toyota Autoimport AB. We look back on our many years of excellent cooperation with our friends and colleagues at Toyota with pleasure and gratitude.

During 1980 the Group's structure has also been progressively changed, so that in coming years two sectors outside the shipping field will — through Salén Energy and Salén & Wicander — make a significant contribution to the Group's profits.

To improve the Group's strategic balance, we have during the year sold some of our largest tankers. We have moreover signed a very large freight contract for parts of the remaining tanker tonnage.

Salén Dry Cargo's substantial investments during 1978 and 1979 in purchasing and chartering a large number of vessels proved successful. During 1980 many long-term freight contracts were signed.

The surplus of newbuildings in the world's reefer fleet has now been taken into service, and a better market balance can be foreseen within a reasonable period. Our new series of "Winter" ships has been successful. We anticipate a problem in the future, due to the fact that it is currently very expensive to order new vessels from shipyards, and the question is whether the goods to be transported can bear the freight rates required.

The market value of the three oil drilling rigs ordered in 1979 has doubled. Long-term charter contracts have been secured at very favourable rates.

Salén & Wicander's earnings are very satisfactory, and the company is successfully continuing its expansion in several attractive fields of operation.

An agreement was reached at the end of the year between Saléninvest and the

Swedish Seamen's Union. In the agreement, Saléninvest stated that its policy is to continue as a Swedish-based shipping company, with a foundation in shipping under Swedish flag. Against this background, Saléninvest and the Union agreed both on the necessity for Saléninvest to operate in other countries, and on the conditions under which possible future reductions in personnel would be made. This will serve to gain acceptance within the Union's contractual obligations.

Earnings in 1980 were satisfactory and 1981 looks promising, but the difficult years must not be forgotten. Without any doubt, the last five years' average earnings added up to a situation which would have made new investments impossible. There are also some indications that the freight rate improvements we have seen in recent years may to some extent recede. Thus, it is essential that we — like other Swedish industries — have a cost situation which will enable us to survive against international competition in difficult times.

Thanks to our fine personnel and good financial resources, we are well prepared and I view the future with confidence.

Sture Ödner

Profit increase from SEK 188 to 330 mill.

Operating profit for the Group in 1980 amounted to SEK 329.7m (1979 188.0m) after depreciation. The profit includes proceeds of SEK 128.8m (30.0) from the sale of ships and ships' contracts. Net interest and other financial items amounted to SEK -140.1m (-180.5). Profit after financial income and expenses was SEK 189.7m (7.5).

After extraordinary income and expenses amounting to net SEK 113.4m (115.6), of which SEK 111.5 was a tax free capital gain on the sale of Saba shares profit before special adjustments and tax was SEK 303.1 m (123.0). A significant amount of the profit was used for accelerated depreciation on vessels.

Profit after tax and minority interests totaled SEK 7.4m (83.3).

Liquidity and financing

Group liquidity at the end of the year, including short-term placements, amounted to SEK 393 m (190). Also available were unutilized overdraft facilities totaling SEK 32 m (46) and granted Government-guaranteed credits amounting to SEK 38 m (67).

Group financing during recent years has been almost entirely confined to Swedish kronor and U.S. dollars.

Of the Group's interest-bearing debt, approximately half is at fixed rates and half at floating rates.

Most of the Group's earnings in foreign currencies are in U.S. dollars.

The Group's gross investments amounted to SEK 519 m (657), of which SEK 434 m (576) was for ships, SEK 51 m (60) for oil drilling rigs and SEK 34 m (21) for property, machinery and equipment.

Outlook for 1980

Earnings for *Salén Dry Cargo* are expected to continue to be satisfactory, though somewhat weaker than for the previous year. Favourable freight contracts have been signed for a major part of the company's own and chartered tonnage.

A continued improvement in earnings is anticipated for *Salén Reefer Services* due in part to the favourable market trend which already in 1980 affected earnings positively.

The tanker market is expected to remain depressed as a result of the widening of the Suez Canal and a decline in oil consumption. The operating result for *Salén Tanker* will be negative, though probably an improvement on the 1980 result, as employment on longer contracts has been secured for a major part of the tonnage.

Salén Energy's earnings will improve significantly as a result of the delivery of two new drilling rigs and a strong market improvement.

Salén & Wicander's sales and earnings will improve further, but not at the same pace as in the preceding year.

No major changes in earnings are foreseen for *other operations* in the Group.

The Group

Earnings after financial items — excluding gains on sales of ships — will improve in relation to 1980.

Profit in 1980, after financial items but before sales of ships and extraordinary items, amounted to SEK 61 m.

Annual General Meeting

On June 3rd at the Annual General Meeting of Saléninvest, the proposed dividend of SEK 20 per share was approved. It was also decided that Saléninvest's share capital be increased by SEK 75 m, from SEK 75 m to SEK 150 m. This will be accomplished through a new share issue of one new share for each old share outstanding. The issue will be effected through the transfer of funds from the reserve fund and unallocated profits. The par value of the shares will be changed through a share split, from SEK 100 to SEK 50. By means of the new share issue and share split each old share in Saléninvest will now give four new shares.

Rätt dynamiskt trim sparar bunker

I föregående nummer av Salén-Nytt beskrevs Saltechs instrument Optitrim, som användes för beräkning av det trim som ger lägsta bränsleförbrukning vid varje given fart och givet displacement.

Sven Jansson, som länge arbetat med problemet beträffande trimmens betydelse för bränsleförbrukningen, har tagit fram ett instrument som noggrant mäter fartygets trim oavsett om fartyget är stillaliggande (statiskt) eller under gång (dynamiskt). Instrumentet ger även information om trimändringar som kan uppstå under gång, t ex vid passage över grunt vatten.

HG-SAJ-Dynamic Trim/List kompletterar Optitrim i syfte att verifiera att man i drift ligger på de värden som från modellprov beräknats vara optimala med användning av Optitrim-instrument.



Sven A. Jansson, sjökapten och nautisk teknisk inspektör vid Salén Fartygsdrift, redogör här för systemet, som hittills installerats på 41 fartyg, bl a på två supertankers.

De flesta fartyg går normalt med ett styrekoniskt trim, dvs man försöker hjälpa en kanske relativt dåligt grundinställd autopilot att styra hyggligt genom att göra fartyget kursstabilt medelst akterligt trim.

Systematiska prov från fullskala och modellkörningar har visat att fartyg i ballast bör ha ett dynamiskt trim i närheten av 0, optimala läget varierar med farten, vattendjupet och båttypen. Speciellt fartyg med bulbstäv är kritiska. Dynamiskt trim = 0 eller något på fören kräver dock mera från styrsystem och autopiloter.

Med dagens oljepriser finns det all anledning att ställa högre krav på autopiloterna samt att investera i hjälpmedel som gör det möjligt för fartygsbefälet att dels utprova, dels kunna kontrollera att man kör fartyget i ett optimalt tillstånd där förbrukning per nautisk mil är minimerad.

De flesta djupgående- och trimmätarsystem som finns i dag störs kraftigt då fartyget gör fart genom vattnet. "Bernoullis Lag" är huvudorsaken till felindikeringen.

Ett nytt utprovat hjälpmedel finns nu, som med hög noggrannhet indikerar både det statiska och dynamiska trimmet, "HG-SAJ-Dynamic Trim/List". (se fig. 1). HG är den kemiska förkortningen för kvicksilver, SAJ står för uppfinnaren och tillverkarens initialer, "Dynamic Trim" innebär att fartygets verkliga gångläge mätes med stor exakthet.

HG-SAJ-Dynamic Trim/List är ett mycket känsligt vinkelmätningssystem med stor förstärkning baserat på lagen om kommunicerande kärl, med kvicksilver som styrvätska och en röd glykolblandning som indikeringsvätska. En nålventil i indikeringsvätskan och kvävgas över vätskepelarna ger en lämplig reglerbar dämpning i det helt slutna systemet. Avståndet mellan "transmitter" och "receiver" är beroende av fartygets Lpp och den valda skalfaktorn. För större fartyg finns även en Hogging/Sagging justering på transmittern. Instrumentet användes för att mäta ett fartygs statiska och dynamiska trim när det monteras långskepps och parallellt med centerlinjen. Skalan är då graderad i diff. mellan draft för och akter. Monteras instrumentet tvärskepps, indikeras fartygets djupgående-ökning till följd av krängning. Instrumentet kräver ingen energi och inget underhåll för att fungera.

Användningsområden och körteknik:

Under gång i grund farled: Ex. Ett kylfartyg, (block-koefficient=0,56 och Lpp=160 m), lägges på ett statiskt trim av 40 cm på fören. Vid gång på djupt vatten visar dynamiska trimmätaren 0-trim, dvs de relativt maskinstarka fartygen suger ned aktern och ändrar trimmet med ca 40 cm. Då det grundar upp i farleden börjar fartyget gå tyngre och propellerns sugeffekt på skrovet utvecklas mera med en kraftig akterlig trimeffekt som följd. Genom att iakttaga dynamiska triminstrumentet, som är monterat intill maskinpådraget på bryggan, kan man successivt minska maskineffekten och balansera sugeffekten på akterskeppet så att trimmätaren visar 0. Resultatet blir bunkerbesparing genom att den energikrävande aktervägen undviks. Dessutom blir det mindre risk för grundstötning med akterskeppet.

Under gång i isränna och farled: Vid gång i isränna är det vanligt att trimma fartyget på aktern så att propellern går i

isfriare vatten. När isen i rännan tjocknar börjar det gå tungt och sugeffekten vid propellern ger en kraftig akterlig trimökning. Instrumentet har en ställbar löpare som kan användas som referens, och i detta läge kan det vara lämpligt att markera det maxvärde som farleden tillåter. En lättare bottenkontakt kanske inte märks förrän vid fartygets docksättning.

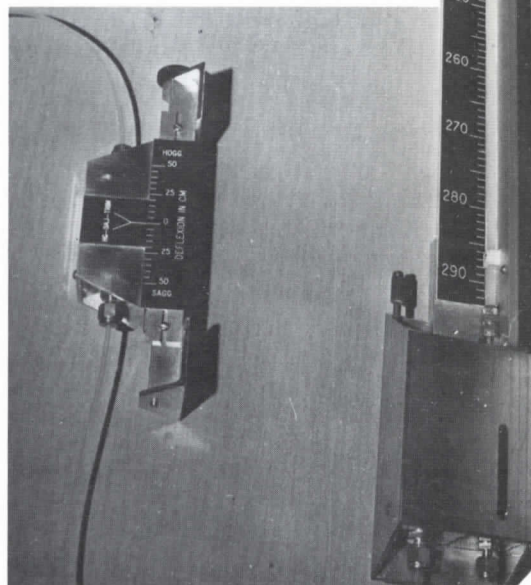
Under sjöresa: Fig. 2 visar hur bunkerförbrukningen per nm varierar med det dynamiska trimmet vid konstant maskineffekt. Genom systematiska modellprov i rännor och väderleksanpassade fullskaleprov kan fartygens optimala dynamiska trim utprovas. Skulle en läcka eller ett internt läckage uppstå i fartygsskrovet upptäcks detta på ett tidigt stadium genom att triminstrumentet visar avvikelse från referensvärdena.

I hamn: Speciellt färjor och ro-ro-fartyg samt fartyg där lastmängden är svår att kvantifiera i förväg, har mycket stor nytta av instrumentet. Man bör ju alltid eftersträva att med lastfördelning erhålla ett optimalt drifttillstånd. Om inte detta är möjligt kan trimåtgärder vidtagas med färskvatten, bunker och i sista hand med ballastvatten. Detta sker under förutsättningen att fartygets stabilitet beaktas.

Sammanfattning

"HG-SAJ-Dynamic Trim/List" — instrumentet ger bunkerbesparingar, minskar risken för bottenkadaver vid grundvattenkörning, ger ett direkt svar på fartygets vattenlinjeplans avvikelse från horisontalplanet vid manövrering i hamnbassänger och farleder. Erfarenheten från gjorda installationer visar att man som regel får en mjukare och effek-

Fig. 1



Egyptisk orden till Saba-chef

Vid en ceremoni i Kairo den 29 januari har direktör Thore Nydahl, vice ordförande i styrelsen för J S Saba AB, av Egyptens president Anwar Sadat förlänats Egyptens förnämsta orden (Ad Honorem) för sitt stöd till och intresse för ett av världens största jordbruksprojekt.

Dåvarande J S Saba AB startade 1979 tillsammans med Pepsicola och Arab Contractors ett jordbruksprojekt i Salheya-provinsen mellan Kairo och Ismailia för att förutom till den egyptiska marknaden producera frukt och grönsaker för den europeiska marknaden. Det landområde som uppläts var rent ökenområde.



Thore Nydahl mottar Egyptens förnämsta orden av president Anwar Sadat.

Experter på ökenodling från Arizona, USA, och Sabas egen expertis ställdes till förfogande.

Idag är 3.000 tunnland uppodlade. I

slutet av 1981 räknar man med att ha ytterligare 17.000 tunnland odlad yta och målet ligger på 100.000 tunnland före utgången av 1985.

Vattentillförseln säkras idag från brunnar, men även kanaler som utgår från Nilen finns att tillgå.

Saba Trading för Sverige och Saba Continent för övriga Europa har anförtrodd exklusiviteten när det gäller försäljningen av produkterna.

Odlingen kommer inte bara att producera frukt och grönsaker och andra livsmedel utan kommer också att fungera som utbildningscenter och pilotanläggning för utveckling av det egyptiska jordbruket.

Ett böljande kornfält i ett område som tidigare var ren öken. Ingenjör Medhat Bahr, som är ansvarig för hela det gigantiska projektet, ses här tillsammans med Sabas representant, Carlo Favetti, och ytterligare en av de ansvariga cheferna.

Responsible for the whole project has been engineer Medhat Bahr, who is seen inspecting a field of barley together with Saba's representative Carlo Favetti and another member of the project management.

Foto: Per-Olow



Egypt confers its highest order on Thore Nydahl

Egyptian President Anwar Sadat conferred his country's most distinguished order (Ad Honorem) on Thore Nydahl, deputy chairman of the Board of J S Saba AB, in recognition of his support of, and interest in, one of the world's most extensive agricultural projects. The ceremony took place in Cairo on January 29.

The story dates back to 1979, when J S Saba, together with Arab Contractors and Pepsi Cola, started an agricultural project in the Salheya province, between Cairo and Ismailia, to produce fruit and vegetables for the Egyptian and European markets. The land area made available to them was pure desert.

Today, 3,000 acres are under cultivation and an additional 17,000 acres are expected to be arable before year-end 1981. The goal is 100,000 acres before the end of 1985.

The water supply is secured from wells, but also from canals extending from the Nile.

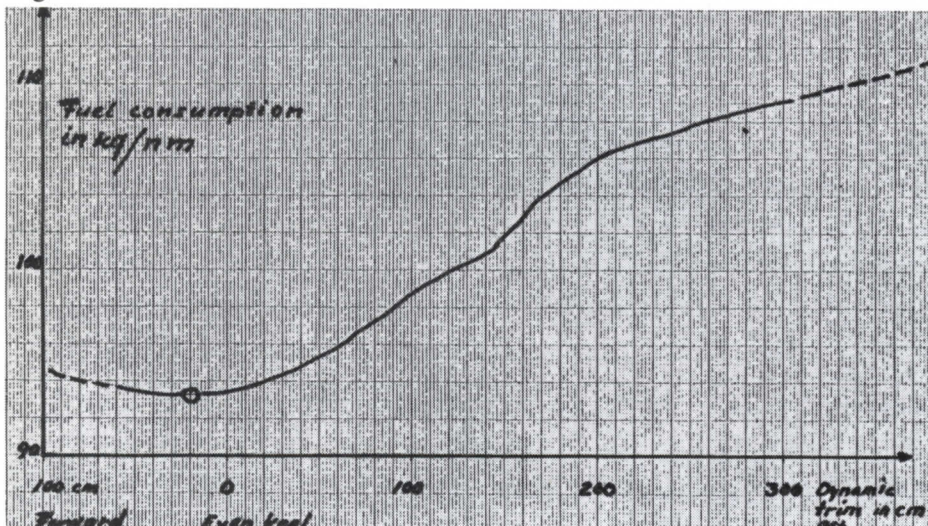
In addition to producing fruit, vegetables and other foodstuffs, the farm will serve as a training center and pilot plant for the advancement of agriculture in Egypt.

► tivare hantering av maskinpådraget på bryggan oberoende av vem som står vid spaken, vilket resulterar i mindre skakning och underhåll på rörliga detaljer. Genom att följa instrumentutslaget ser

man tydligt när och vid vilket läge det lönar sig att ta ut full effekt.

Rätt dynamiskt trim på ett fartyg kan i bästa fall ge upp till 12% bunkerbesparing.

Fig. 2



Bra år för Dagab

För Dagab blev 1980 ett mycket bra år. Det preliminära resultatet före bokslutsdispositioner och skatt blev 59 Mkr, en ökning i jämförelse med 1979 med 24 Mkr. Omsättningen ökade med 9% från 5,8 till 6,4 miljarder.

Inflationen var en bidragande orsak till den positiva utvecklingen och möjliggjorde marginalförstärkningar genom lagervinster, samtidigt som kostnadsökningarna kunde begränsas. Produktivitetsförbättringen bidrog även starkt till utvecklingen.

— Likviditetsmässigt är Dagabs situation mycket god, säger Nils Molander, vice VD i Dagab. Exempelvis har Dagab helt internfinansierat investeringen i mark och nyuppförda byggnader i Jordbro för 139 Mkr och därmed ej behövt utnyttja byggnadskreditiv på 105 Mkr.

Sämre för Saba

J S Saba-koncernen, vari Dagab ingår, redovisar i sitt bokslut ett resultat på - 5,2 Mkr efter finansiella nettokostnader på 207 Mkr. Resultatet förde-las som följer:

Varuhusgruppen	— 76,1 Mkr
Sam Hedenius	— 9,6 Mkr
Saba Trading	+ 31,5 Mkr
Dagab	+ 49,0 Mkr
Koncernen totalt	— 5,2 Mkr

Av varuhusgruppens resultat redovisade Tempo-Åhléns en förlust på 88,9

Mkr medan B&W och NK gav en vinst på 25,3 resp 12,1 Mkr.

J S Saba-koncernens totala försäljning för det förlängda räkenskapsåret uppgick till 16,3 miljarder kr. Koncernens investeringar i anläggningar uppgick till 376 Mkr. Bl a genomfördes större utbyggnader av Tempo-varuhusen i Piteå, Sandviken, Falun och Landskrona, och av Åhléns varuhus på Söder i Stockholm samt i Västerås. Tolv olönsamma varuhus lades ned.

Efter verksamhetsårets utgång har Saba förvärvat resterande 39% i Sam Hedenius AB samt samtliga aktier i WT Ewert & Co AB, ett av landets ledande agenturföretag för vin- och spritdrycker.

The correct dynamic trim saves bunkers

In the previous edition of Salén-Nytt we described the Saltech device "Optitrim", used for calculating the trim of a ship which results in the lowest fuel consumption for any given speed or displacement.

Sven Jansson, who has also worked extensively with problems surrounding the effect trim has on fuel consumption, has developed a device which can accurately measure a vessel's trim, regardless of whether the vessel is idle or at sea. The instrument can also supply data about variations in the vessel's trim which can occur at sea, for example in very shallow water.

The "HG-SAJ-Dynamic-Trim/List" complements the "Optitrim" e.g. by verifying that the vessel has in fact that trim which has been computed by the Optitrim instrument from data derived from tank tests.

Most ships are normally run with a trim which is economic for the steering i.e. an autopilot, that is probably incorrectly adjusted, is assisted to steer in a decent way by making the ship stable on course by means of a trim to the stern.

Systematic tests on full scale and model have shown that ships in ballast ought to have a dynamic trim close to zero, the optimal trim varies with the speed, the depth of the water and the type of ship. Especially ships with a bulbous stem are critical. Dynamic trim = 0 or somewhat on the stem, however, is more heavy for the steering system and the autopilots. Most draft and trim measuring systems available today are heavily disturbed when the ship is making speed through the water. "Bernoulli's Law" is the main reason for the wrong indication.

There is now a new tested facility available, which with great accuracy shows both the statistic and the dynamic trim.

HG-SAJ-Dynamic Trim/List is a very sensitive angle measuring instrument with a great amplification based on the law about communicating vessels, with mercury as a pilot liquid and red mixture with glycol as the indicating fluid. A needle valve in the indicating fluid and nitrogen gas above the liquid columns gives a suitable controllable damping in the fully closed system. The distance between the transmitter and the receiver depends on the ship's Lpp and the chosen scale factor. For bigger ships there is also an adjustment for Logging/Sagging on the transmitter. The instrument is also used to measure statistic and dynamic trim when it is mounted fore and aft and parallel to the centerline. The scale is then graduated in the difference between the draft fore and aft. If the instrument is mounted transversal, the increase in draft caused by the heeling is indicated. A favourable characteristic is that the instrument does not need any energy and no maintenance to function.

Field and method of application:

Navigating in shallow passage: Ex. A refrigerated ship (bloc coefficient = 0,56 and Lpp = 160 m), is put on a static trim of 40 cm on the stem. When navigating in deep waters the dynamic trim meter shows 0 trim i.e. such a relatively powerful ship would pull down the stern and alter the trim by about 40 cm. When the water becomes shallower, the ship starts to run heavier and the pulling effect from the propeller on the hull is increased, resulting in a heavy trim effect to the stern. By watching the dynamic instrument mounted close to the engine control on the bridge, it is possible to gradually decrease the engine power and balance the pulling effect to the stern in such a way that the trim meter will show 0. The result will be a saving of bunkers as the energy

consuming stern wave is avoided. Furthermore the risk for running aground with the stern is decreased.

In port:

Officers on ferries, ro/ro ships and ships where the cargo quantity is hard to estimate in advance, may gain special advantage from the instrument. The cargo distribution should always be done in a way that the optimum running conditions are obtained. If this is not possible the vessel may be trimmed with fresh water, bunkers or as a last possibility with ballast water. This is done under the condition that the stability of the ship is taken into consideration.

Summary:

The HG-SAJ Dynamic Trim/List instrument saves fuel, reduces the risk for bottom damages when navigating in shallow waters, and gives a direct answer to the deviation of the ship's water line plan from the horizontal plan when manoeuvring in harbour basins and fairways. The experience gained from already working installations shows that normally a softer and more effective manoeuvring of the engine from the bridge can be obtained irrespective of who is manoeuvring. This in turn will result in less checking and maintenance of moving parts. By following the instrument readings, it is clearly observed when and at what situation it is worth-while to use full power.

The instrument is totally closed by means of two teflon hoses Ø 1,5/3 mm and the free volume is filled with nitrogen gas = N₂ to avoid, on one hand evaporation and on the other oxidation of the free mercury surface in the transmitter. The fluids and the solid materials are chosen in a way that the coefficients of expansion compensate each other. The instrument including the fluids is designed for temperatures from -36° to + 70°C.

Ro/ro-fartyg till Salén Dry Cargo



Salén Dry Cargo's nya ro/ro-fartyg Merzario Gallia

Salén Dry Cargo har från Kihlinvest förvärvat ro/ro-fartyget Merzario Gallia om 10.600 tdw, byggt 1977. Fartyget övertogs i mitten på maj och skall segla under svensk flagg.

Fartyget går till hösten 1981 i charter för det italienska spediti- och rederi-

företaget Merzario Lines och är där- efter tidsbefraktat till Wilh. Wilhelm- sen, Oslo, på två år.

Merzario Gallia har en besättning om 16 man. Från övertagandet är Anders Gillingner befälhavare och Per-Erik Ölander maskinchef.

Salenergy IV såld till Protexa

Avtal har träffats om försäljning av borrhplattformen Salenergy IV till det mexikanska företaget Protexa, med vil- ket Salénkoncernen samarbetar inom offshore och tanksjöfart. Plattformen ägs till 65% av Salén Energy, 20% av Salénia och 15% av Säfveån.

Efter överlåtelsen till Protexa, som beräknas ske i mitten av juni, kommer riggen att arbeta i Mexico för det stat- liga mexikanska oljebolaget Pemex.



Salén Energy kommer att göra en rea- lisationsvinst om ca 70 Mkr på affären. Härigenom skapas ett betydande ut- rymme för fortsatta investeringar inom offshore- och energiområdet.

Saléns utvecklingsråd

Saléninvests utvecklingsråd, vars upp- gift är att stödja och hjälpa fram teknisk utveckling inom koncernen, har nu bör- jat arbeta. Det består av representanter för rederierna, Saltech, Salén & Wican- der och Salén Energy med Hans G Fors- berg, Saléninvest, som ordförande.

Rådet har inledningsvis fått mandat för en treårsperiod och en ekonomisk ram på 5 Mkr att använda för att starta tekniska utvecklingsprojekt, som kan ge resultat som kan utnyttjas i koncern- företagen, höja koncernens kompetens inom nya tekniska områden samt leda till nya aktiviteter. Rådet har vid sina första sammanträden bl a konstaterat att koncernen måste ägna stor upp- märksamhet åt den snabbt ökande användningen av kol både i Sverige och utomlands. Utvecklingsrådet stödjer därför flera projekt med anknytning till transport, rening och förbränning av kol.

Utrustning för fortlöpande kontroll av fartygs drifttegenskaper finns inom Jungner Marine och rådet har beslutat att stödja ett utvecklingsprojekt med syfte att förfinas och förenkla sådana instrument. Detta projekt betraktas som ett första led i ett fortlöpande ut- vecklingsarbete som skall ge allt säkrare och enklare möjligheter att bedöma fartygets kondition.

Andra ämnen som rådet uppmärk- sammat för att finna utvecklingsprojekt gäller bunkerbesparing och rätt auto- mationsgrad på fartyg.

Rådet kommer efter sommaren att än en gång inbjuda alla koncernens enhe- ter att söka medel hos rådet. Man kommer också att med de utvecklings- ansvariga inom varje enhet diskutera hur pågående projekt skall kunna dri- vas mer intensivt för att bredda och för- djupa koncernens tekniska kunskaps- nivå.

Development council supports coal project

Saléninvest's development council, whos responsibility it is to support and pro- mote technical development within the Group, has now gone to work. The coun- cil is composed of representatives of the Salén shipping companies and Saltech, Salén & Wicander, and Salén Energy. Hans G Forsberg of Saléninvest is chair- man.

As a starter, the council has received a mandate for a three-year period and a framework budget of SEK 5 m. to start technical development projects that may yield results which can be used by Group companies, increase the Group's know- how within new fields of technology and lead to new activities.

At its first meeting the council noted that the Group must pay serious atten- tion to the rapidly increasing utilization of coal in Sweden and elsewhere. The

development council is therefore suppor- ting a number of projects having to do with the transport, cleaning and firing of coal.

Equipment for continuous control of the operating characteristics of ships is available within Jungner Marine, and the council has decided to support a deve- lopment project aimed at refining and simplifying instruments of this type.

Dry Cargo acquires ro/ro ship

Salén Dry Cargo has acquired a 10,600 dwt ro/ro ship, the Merzario Gallia, from Kihlinvest. The vessel was built in 1977. Taken over in mid-May, she will sail under the Swedish flag.

The ship is currently under charter for the Italian forwarding and shipping com-

pany, Merzario Lines, and has firm ope- rating commitments for the next several years.

Merzario Gallia has a 16-man crew. The captain since the takeover is Anders Gillingner. Per-Erik Ölander is the chief engineer.

Salenergy IV sold to Protexa

Agreement has been reached on the sale of the oil drilling rig Salenergy IV to Pro- texa, the Mexican company with which the Salén Group cooperates in offshore and tanker shipping.

Following the transfer to Protexa, the rig will be employed in Mexico on behalf of the Government-owned oil company, Pemex.

Salén Energy will realize a capital gain of approximately SEK 70 m. on the trans- action for continuing investments in the offshore and energy fields.

Det började med peruker och fortsatte med jeans. Sedan kom räknedosorna och videoapparaterna innan det var dags för rullskridskorna att ta vid. Just nu skall det vara minibandspelare med hörlurar. Vad det handlar om? Jo, de modeflugor med vars draghjälp Cargolux Hong Kong förverkligar sina högt flygande drömmar.

Hong Kong i februari

Det här måste vara en av världens mest spännande och fascinerande flygplatser. Kai Tak i Hong Kong. Omgiven av fastlands-Kinas höga, spetsiga bergstoppar i ena änden — Kinesiska sjöns kyttiga vågkammor i andra. Ungefär var femte minut dimper det ner eller segar sig upp en jumbojätte. Och varje gång är man lika övertygad om att nu så landar han på takterrassen till någon av Kowloons skyskrapor. Men nej, då. Rätt vad det är har alla 375 tonnen placerats på marken och det finns till och med en decimeters marginal till godo av den till landningsbana konverterade havsbotten.

Borta i fraktterminalens ljudisolerade och luftkonditionerade administrationsbyggnad har man inte tid att titta på lyftande och landande flygmaskiner. Ca 250 000 ton gods omsattes här förra året. Närmare 17 000 av dessa bar kosmosmet med Cargolux välkända kublogotype.

— Jo, vi är faktiskt ganska stora, bekräftar Stephen Miller, den ansvarige för Cargolux Hong Kong och övrig asiatisk Cargolux-trafik. — Störst när det gäller fraktflyg mellan Hong Kong och Europa tur och retur. Vi har mellan 30 och 40 procent av marknaden.

Skall man döma av hans leende nuna och allmänt jovialiska natur så är framtiden det han fruktar minst. Cargolux Hong Kong har under sin tioåriga existens haft en våldsam snabb utveckling — och det finns ingenting som säger att man har expanderat färdigt.

Startade med peruker i Rolls Royce

Egentligen började det hela med ett misstag. Åren var 70-talets första och i Hong Kong tillverkades det damperker i snart sagt varje gathörn. Det var



Steve Miller på taket till lagerbyggnaden Kai Tak-flygplatsen. Bergen i bakgrunden ligger i fastlands-Kina.

många små fabriker som ville vara med och skära guld med täljkniv. I sin iver tog många på sig alltför stora order för att ha en rimlig chans att leverera inom utlovad tid. Ett misstag som skulle komma att bli Cargolux lycka. För hellre än att tappa såväl ansikte som pengar — och de nyfunna europeiska kundernas tilltro — började man se sig om efter snabbare transportlösningar än de traditionella sjövägarna. Och plötsligt fanns det ett flygbolag i Hong Kong som hette Cargolux, ett renodlat fraktföretag som inte behövde ta hänsyn till någon passagerarflygtidtabell. Och vars hemmahamn låg mitt i Europas hjärta. Och som garanterade att perukerna skulle nå sin destination inom stipulerad tid. Vad spelade det då för roll om det kostade en extra slant.

— Det var i september 1971 som vi startade, minns Steve Miller. Det enda men stolta planet i flottan var Loftleirds gamla "Rolls Royce" — en CL744 med "swingtail".

Den ende anställda i Cargolux Hong Kong var Steve. Tre år senare hade den enda flygningen var tionde dag bytts ut mot tre flygningar i veckan. Den första CL744:an hade följts av flera och på kontoret i Hong Kong var man femton personer. I slutet av det året fick man

också sitt första jetplan — en DC8. Det skulle bli fler. I början av 1979 kom den första "jumbo" — en Boeing 747-200. 1980 fick Jumbo 1 en bror. Och på kontoret i Hong Kong är man idag ett sjuttiootal personer. Ytterligare ett trettiootal finns utspridda på Cargolux övriga nio kontor i Japan, Korea, Singapore, Thailand, Malaysia, Filippinerna, Sri Lanka och Australien. — Det är faktiskt bara Burma och Nordkorea i den här delen av världen som vi ännu inte har flugit på, säger Steve.

Idag har Cargolux i snitt fem flygningar i veckan Luxemburg-Fjärran Östern tur och retur.

"Made in Italy" i Hong Kong

Under loppet av några få år har Asien blivit USA:s och Europas främsta leverantör av leksaker, textilier — främst konfektionskläder — och elektronik. För några år sedan började europeiska modehus och andra mer kända märkestillverkare köpa direkt från de asiatiska försäljarna. Och inte så sällan gick man samman med de lokala tillverkarna och bildade joint venture-företag för att tillverka de egna märkesvarorna under eget namn till ett betydligt billi-

r till reptiler

l: Monica Frime

gare pris än vad man kunde göra i Europa. I den här utvecklingen har Cargolux suttit som spindeln i nätet.

— Vi har flugit hit råvarorna, eller maskinerna eller vad det nu kan vara som behövs för att tillverka produkten, och vi har fått förtroendet att flyga ut den färdiga produkten från Hong Kong och har kunnat hålla en hög regularitet.

De båda 747:orna — jumbojättar — är Cargolux familjeförsörjare. Det är i alla fall vad Steve kallar dem. En av 747 tar ungefär 110 ton last. Förra året — vid den här tiden — under fyra månader tillverkades och flögs ut 750 000 par rullskridskor från området. Huvudparten av dem flögs med Cargolux och slutdestinationen var Västtyskland i de allra flesta fall.

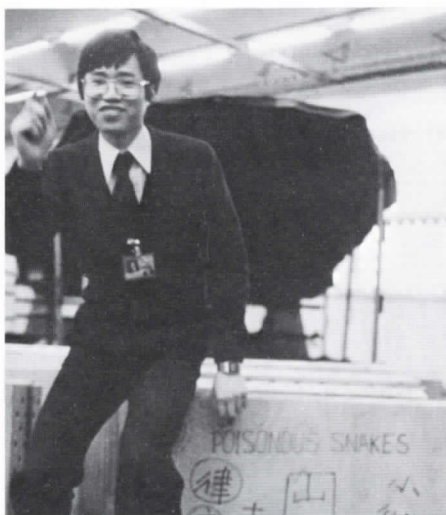
En DC 8 landar utanför och drar till sig vår uppmärksamhet. — Det är de planen som gör uddajobben, t ex flyger maskiner till den svenska pappersfabriken i Bai Bang, Vietnam. Huvudparten av det gods vi flyger hit från Europa utgörs av maskiner till verkstadsindustrin och så levande djur. Svenska och belgiska grisar till Kanton i Kina — häromdan hade vi 534 stycken i en sändning. Brittiska kapplöpningshästar till Hong Kongs Jockey Club är en annan ganska viktig last.

Det är en klar obalans mellan den frakt som går till och från Asien respektive Europa. — Ut från Hong Kong har vi nästan alltid fulla plan direkt till Europa. Men det är tack vare att 60 procent av godset från Europa lossas i Mellanöstern.

Optimism trots hårdnande konkurrens

Vad har då Cargolux för konkurrenter härute?

— Andra fraktflygbolag. Men de är små. Våra huvudkonkurrenter är de reguljära passagerarlinjerna — de som tar last och flyger med moderna wide-bodymaskiner. Som t ex Lufthansa och British Airways. Det är inte vanligt att man arbetar direkt med fraktkunden — istället har man kontakt med speditören. Åtta till tio sådana kan räknas som Cargolux "fasta" i så motto att de är ständigt återkommande. — Men några



— *You name it, we fly it...*
Giftormar står det på den här lådan.
"Den ska till ett zoo i England" avslöjar
Thomas Lau sedan han kollat adresslappen

långa kontrakt gör vi sällan. Både de och vi vill ha frihet och det är en ständig kamp mellan oss och de andra flygbolagen.

Hur garderar man sig mot de ständigt ökande bunkerkostnaderna?

— Det går inte. Priserna måste höjas ungefär var tredje, fjärde månad på grund av ökade bränslekostnader. De utgör numera ca 40 procent av de totala driftskostnaderna.

Steve Miller är ändå optimist. Man ska expandera — men det kan vara en kontrollerad expansion, understryker

han. Och så har man ju en stor och spännande nation som närmsta granne vilken befinner sig mitt uppe i en enorm omvälvnings- och moderniseringsprocess.

— Jag tillhör inte dem som tror att Kina kommer att bli något alldeles fantastiskt kommersiellt sett. I alla fall tror jag inte på något sådant i vår livstid. Men nog gynnar det oss att Kina har öppnat sina gränser för en ökad handel på Hong Kong.

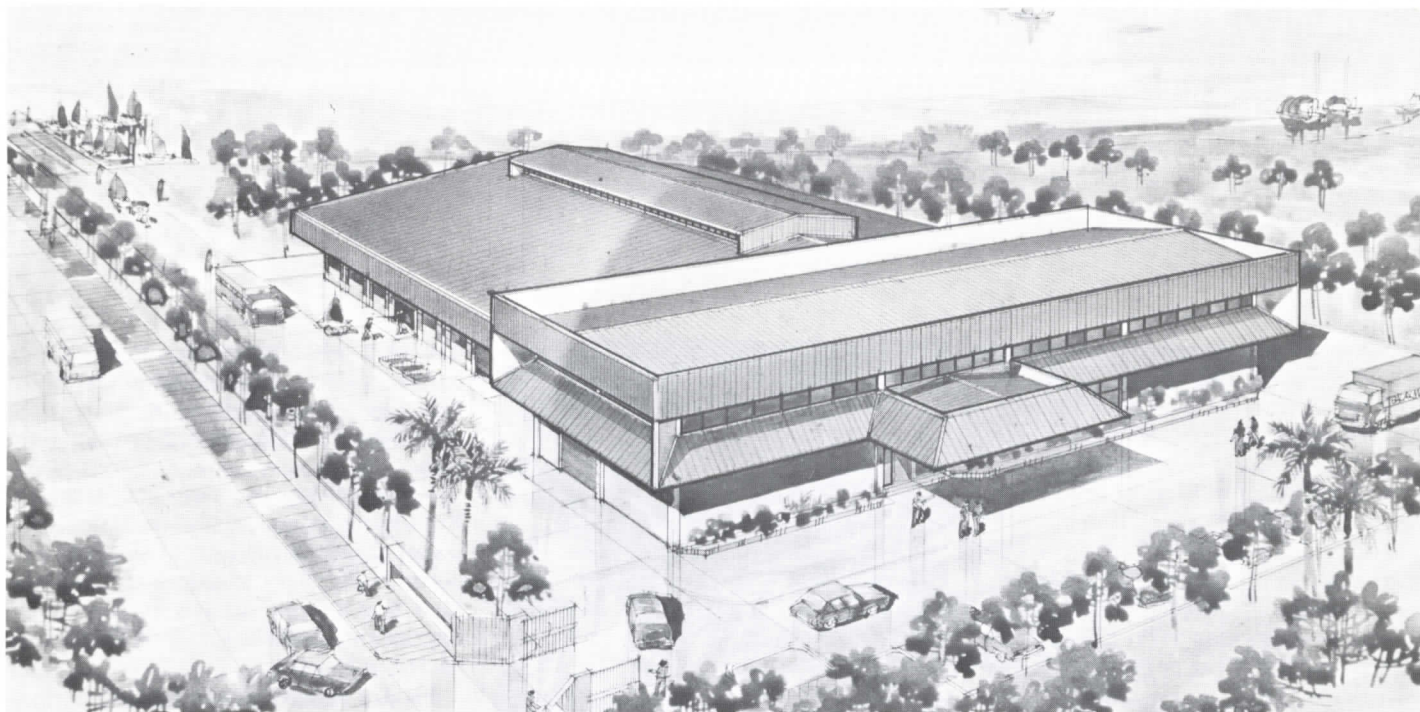
Ett hot är det faktum att den hyra briter har på Hong Kong går ut 1998. Som bekant är kronkolonin bara "leasad" från fastlandskineserna. Och risken finns ju onekligen att man inte vill förnya hyreskontraktet — eller ge Hong Kong frihet när den dagen kommer. Steve Miller tar dock även detta med ro:

— Hong Kong i sig är bara ett skal utan några egentliga naturtillgångar. En stor marknadsplats kan man säga. Den har blivit vad den är tack vare folket här. Kineserna är otroligt duktiga, arbetssamma och kvicka i huvudet. Lätta att samarbeta med på det hela taget. Jag tror inte att Bank of America och de stora multinationella bolagen skulle öppna kontor här om de inte trodde på Hong Kong — ett Hong Kong som fungerar som idag även i en framtid. Jag tror i alla fall på Hong Kong och har inga som helst planer på att flytta — och de förhoppningarna gäller givetvis också för Cargolux.



Cargolux har sina egna mekaniker — fem stycken — som är stationerade i Hong Kong och även servar andra plan än de egna.

Prins Bertil invigde Galax-fabrik



Galax Marine Pte Ltd invigde i slutet av april en ny fabrik i Singapore. Galax Marine tillverkar dels flyttbara hus för offshore-industrin, dels segelbåtar. Den nya anläggningen invigdes av prins Bertil och prinsessan Lilian.

För tre år sedan startades i Singapore ett företag av två idérika svenskar, Sten Sjöstrand och Gunnar Broberg. Företaget fick namnet Galax Marine Pte Ltd och Salénia gick in som delägare. Verksamheten inriktades i första hand på tillverkning av "portacabines", dvs flyttbara husmoduler utförda i glasfiber, avsedda för anläggningsprojekt och liknande.

Galax Marine har under de båda initiativtagarnas ledning utvecklats starkt

och är idag ett välkänt företag i Singapore. Expansionen har lett till att ett nytt, stort fabrikskomplex uppförts i Loyangs industriområde. Fabriken blev nyligen klar och invigdes den 30 april av prins Bertil och prinsessan Lilian vid en högtidlig ceremoni i närvaro av representanter för Singapores myndigheter, bankväsendet, svenska kolonin i Singapore m fl.

Galax Marine har efter hand vidgat sitt verksamhetsfält till att omfatta även

tillverkning och försäljning av fritidsbåtar (bl a Maxi 77), i huvudsak för marknaden i Fjärran Östern, husmoduler för offshore-industrin samt agenturörelse för flera svenska företag.

Orderläget för Galax Marine är f n mycket gott. Bl a arbetar man med moduler av egen konstruktion till en bostadsplattform av typ semi-submersible som beställts i Singapore av Consafe.

Saléninvest Aktiesparfond

Ställning 1981-05-31

	03.31	05.31
Antal anslutna	418	433
varav sjöanställda	106	117
varav kontorsanställda	210	208
Salén & Wicander	102	108
Totalt sparbelopp	kr 585.600	kr 1.029.400
Antal aktier	2.091	3.676
Aktiekurs	kr 490	kr 650
Aktieportföljens totala värde	kr 1.024.590	kr 2.389.400

New Galax factory in Singapore

Three years ago a new business was started by two innovative Swedes, Sten Sjöstrand and Gunnar Broberg. The company was named Galax Marine Pte Ltd, and Salénia joined in as a partner. Operations of the company are concerned mainly with the manufacture of "portacabins" — portable, prefabricated building moduls of fiberglass that are designed for use in construction projects and related areas.

Galax Marine has grown rapidly and is a well-known company in Singapore

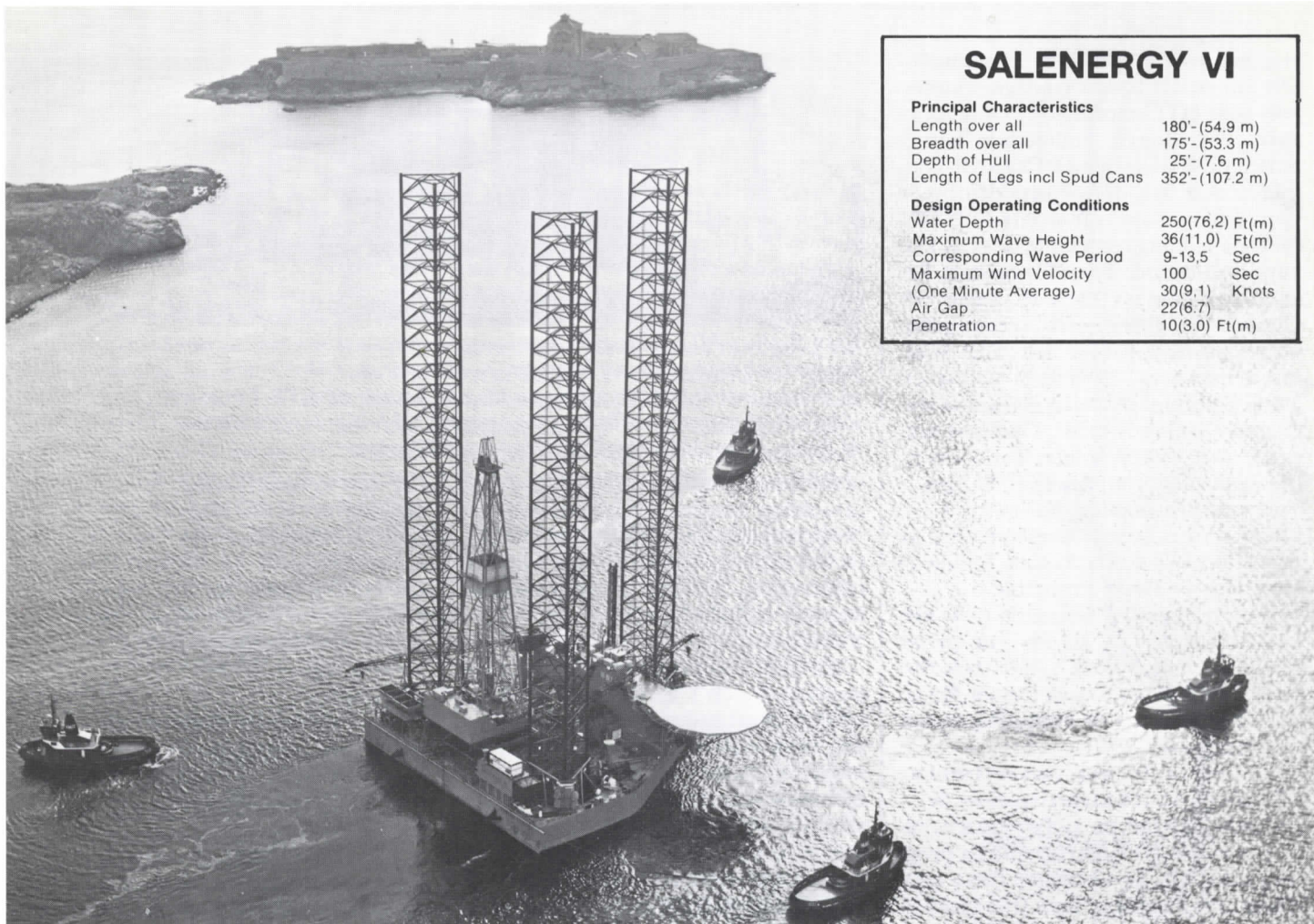
today. Expansion has led to the construction of a new, large industrial complex in Loyang's industrial zone. The factory was recently completed and dedicated on April 30 by Prince Bertil and Princess Lilian of the Swedish Royal Family. Guests at the formal dedication ceremony included representatives of the Singapore Government, bank executives and members of the local Swedish community.

Galax Marine has gradually broadened its field of operations to include the

manufacture and marketing of recreation boats (Maxi 77), principally for the Far Eastern market, and prefabricated building modules for the offshore industry. The company also acts as the commercial agent for several Swedish companies.

Galax Marine's order bookings are very satisfactory. The company is currently constructing prefabricated housing moduls for a semisubmersible oil rig ordered in Singapore by Consafe, Gothenburg.

Salenergy VI levererad



SALENERGY VI

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	100 Sec
(One Minute Average)	30(9.1) Knots
Air Gap	22(6.7)
Penetration	10(3.0) Ft(m)

Den 23 april levererades Salenergy VI, den tredje jack-up-riggen i en serie på fyra, som Götaverken Arendal byggt för Salén Energy och Protexa. Salenergy VI ägs till 75% av Salén Energy.

Samma dag som leveransen ägde rum döptes riggen av fru Ulla Appelgren, maka till Salén Energys VD Leif Appelgren.

Bland dopgästerna fanns F. Segovia och D. Sierra från det statliga spanska oljebolaget Hispanoil.



Gudmor, Ulla Appelgren, tillsammans med Rolf Bergstrand, Arendalsvarvets VD, Karin Olsson från Arendasvarvets informationsavdelning.

Den 12 maj påbörjades bogseringen av Salenergy VI från Göteborg på en av Neptunbolagets pråmar. Riggen skall bogseras till Brasilien där den skall arbeta för Hispanoil under tre år. Överfarten beräknas ta 6-7 veckor.

Salenergy VI har finansierats av Sparbankernas Bank tillsammans med Länssparbanken Göteborg, Sparbanken Malmöhus och Sparbanken Stockholm. Eftersom det var första gången som de svenska sparbankerna finansierade en borrhplattform, annonserade man i internationell press.

Med hjälp av fyra av Neptunbolagets bogserbåtar passerar Salenergy VI Älvsborgs fästning och har därmed påbörjat sin sju veckor långa färd till Brasilien. Foto: Stig Sjöstedt

Salenergy VI delivered

Salenergy VI, the third jack-up rig in a series of four from Götaverken Arendal, was delivered on April 23 to its owners, Salén Energy, which has a 75 percent interest, and Protexa.

The rig was christened the same day by Mrs. Ulla Appelgren, the wife of Salén Energy's Managing Director, Leif Appelgren. Guests at the christening included F. Segovia and D. Sierra from the government-owned Spanish oil company Hispanoil.

On May 12 towage of the Salenergy VI from Gothenburg was begun with one of Neptunbolaget's barges. The rig will be towed to Brazil where it will be employed by Hispanoil for three years. The crossing is expected to take between six and seven weeks.

Salenergy VI was financed by Sparbankernas Bank together with Länssparbanken Gothenburg, Sparbanken Malmöhus and Sparbanken Stockholm. Since this was the first time that the Swedish savings banks had financed a drilling platform, the news was advertised in the international press.

This announcement appears as a matter of record only



SALÉN ENERGY RIG II AB

and

SALÉNIA RIG II AB

US \$22,400,000

EUROCURRENCY LOAN FACILITY

to finance a 250 feet jack-up rig

arranged by

SPARBANKERNAS BANK

provided by

LÄNSSPARBANKEN GÖTEBORG SPARBANKEN MALMÖHUS
SPARBANKEN STOCKHOLM SPARBANKERNAS BANK

agent

SPARBANKERNAS BANK

HTF-konferens

Hur ser svensk sjöfart ut i framtiden? Det var temat för en tvådagars konferens som HTF anordnade i Göteborg i april. Olyckligtvis kolliderade konferensen tidsmässigt med PTK/SAF-konflikten och fick därför inte den breda uppslutning som var väntad. HTF:s centrala ledning representerades av förbundsordförande Börje Heggestad, Redareföreningen av Sven H. Salén och Gunnar Högberg och kommunikationsdepartementet av dep.rådet Hjalmar Strömberg. Dessutom deltog ett 20-tal klubbordföranden och andra styrelsemedlemmar i HTF. Däremot saknades helt representanter för Svenska Maskinförbunds förbundet och Sveriges Fartygsbefälsförening. Saléns HTF-klubb i Stockholm representerades av Bo Jämtin och Anita Ryman, klubben i Göteborg av Bosse Fransson.

Börje Heggestad betonade i sitt välkomsttal vikten av att berörda parter ser positivt på svensk sjöfart och försöker finna konstruktiva former för vidare utveckling av en livskraftig svensk sjöfartsnäring.

Hjalmar Strömberg, vars verksamhet i Kommunikationsdepartementet är speciellt inriktad på sjöfartsfrågor, redogjorde för det sjöfartspolitiska program som togs av riksdagen förra året. Enligt detta kommer man från samhällets sida att undvika statliga engagemang, vara restriktiv vid utlandsetableringar samt uppmuntra nytänkande — tre punkter som Hjalmar Strömberg betonade i sin redogörelse.

Sven H. Salén påpekade att 70—80% av den svenska sjöfartsnäringen idag är sysselsatt i tredjelandstransporter och att vår konkurrenssituation gentemot omvärlden förvärrats alltsedan 1970-talets mitt. Som positivt såg han att koltransporterna kommer att tillta i framtiden, att oljepriserna stabiliseras samtidigt som världshandeln ökar. Sven Salén förutsåg även ett ökat samarbete från svensk sida på sjöfartens område med andra länder, däribland u-länderna.

Sven H Salén: Vi måste hejda flottans krympning

I anslutning till HTF-kongressen fick Bo Jämtin, HTF:s klubbordförande, tillfälle att ställa ett par kompletterande frågor till Sven Salén med utgångspunkt från hans föredrag. Här följer några av frågorna och svaren.

Bo Jämtin: Svenska redare har tidigare tack vare god marknadskänedom och med hjälp av duktiga tekniker byggt tekniskt sofistikerade fartyg billigt och lyckats sälja dem dyrt för att därefter investera pengarna i nya svenska fartyg



Sven Salén: – HTF:s initiativ att arrangera en rederikonferens av den här typen anser jag gott och jag hoppas att konferensen återupprepas. Hos Saléns ser vi positivt på att så många som möjligt av våra anställda är knutna till HTF. Det bidrar till att underlätta informations- och förhandlingsarbetet. På bilden ses fr v Gunnar Högberg, Sven H Salén, Börje Heggestad och Hjalmar Strömberg.

osv. På senare tid har som bekant denna utveckling brutits och svenskflaggade fartyg har minskat kraftigt i antal. Vinsster har måst användas för att hålla rörelsen igång. Tror du att de goda tiderna kommer tillbaka?

Sven H. Salén:

Vi har fortfarande goda tekniska kunskaper och i ännu högre grad utmärkta marknadsorganisationer. Men det finns ingen naturlag som säger att svenskar skulle vara skickligare sjöfartsmän än andra. Därför måste vi anstränga oss för att behålla det försprång vi kan ha på olika tekniska områden och för att hävda vår ställning på de internationella marknaderna. Skulle vi framöver bli hänvisade enbart till att ta hand om Sveriges utrikeshandel skulle stora delar av den nuvarande handelsflottan försvinna. Vi måste också anstränga oss att hejda den svenska flottans krympning för att vi inte skall hamna under den kritiska gräns där "sjöfartsmiljöet" — rederier, varv, forskningsanstalter och skolor, mäk-

rier och konsultföretag, osv — blir så uttunnat att vi inte längre förmår bygga upp det kompetensförsprång vi behöver för att hävda oss ute i världen. Därför är det ett livsvillkor för den svenska sjöfarten att vi snabbt finner vägar att driva svenskflaggade fartyg konkurrenskraftigt.

Bo Jämtin:

I ditt anförande sa du att glanstiden för de stora integrerade rederierna är förbi och att de i framtiden kommer att bli handelshus i shipping.

Sven H. Salén:

Ja, utvecklingen är uppenbar. De stora rederierna har blivit mindre och de mindre rederierna flera. Denna utveckling är inte negativ. En slags specialisering håller på att äga rum mellan mindre företag som ägnar sig åt att reda i fartyg och större företag som tillhandahåller system av sjöfartstjänster.

Själva redandet är en del av dessa system. Den här utvecklingen har ju avsatt tydliga spår t ex i vårt företag.

God HTF-anslutning på Saléns

Den fackliga anslutningen bland landanställda inom rederinäringen är låg — i genomsnitt är ca hälften av de anställda organiserade. Allra sämst är anslutningen i Stockholm, medan göteborgsregionen har ganska hög organisationsgrad — ca 75%.

Hos Saléns är drygt 140 anställda anslutna till HTF, vilket får anses vara en förhållandevis god siffra med tanke på att klubben varit verksam endast under några få år. Dessutom är ganska många redan aktivt eller passivt knutna till andra fackliga organisationer inom PTK:s område.

HTF-klubben hos Saléns har följande styrelse: Bo Jämtin (ordf), Anita Ryman (v ordf), Kerstin Damberg (studieorganisatör), Anders Berglie (sekre-

terare), Rolf Boodh (kassör), Bo Burendahl och Pia Jansson (ledamöter) samt Sigvard Jonsson och Jan Wrangel (suppleanter). Arbetsplatsombud är: Jan Wrangel (SRS), Anders Diedrichs (Tanker), Bo Jämtin (Dry Cargo), Anders Berglie (Fartygsdrift), Rolf Boodh/Curt Wallin (Saltech), Eivor Hultman (Ekonomi) och Kerstin Damberg (Personal & Administration). Försäkringsrådgivare är Maud Landerholm.

HTF-klubben i Göteborg har följande styrelse: Bosse Fransson (ordf), Dennis Blohm (studieorganisatör), Jan Schönemann (kassör), Jan Hellgren och Udo Saul samt Inger Larsson och Kurt Andersson (suppleanter).

Saléntanker sätter rekord

I början av april i år gick Saléns 355.000-tonnare Sea Saint i barlast genom Suezkanalen som första fartyg i sin storleksklass. Med sin bredd av 197 fot var hon det största fartyg som någonsin passerat kanalen. Den största tankbåt som tidigare gått genom Suezkanalen var en 325.000-tonnare med en bredd av 190 fot. Resan från Rotterdam, där Sea Saint hade lossat ut, till Arabiska Viken blev via Suezkanalen 6.000 nautiska mil lång — att jämföra med 10.800 nm om fartyget hade gått runt Sydafrika (Goda Hoppsudden). Det betyder en tidsvinst om 16 dagar vid 12 knops fart. Tjänar man i tid, så kostar det dock en vacker slant att passera kanalen med ett fartyg av Sea Saints storlek, nämligen 319.000 USD motsvarande 1,5 milj kronor.

Sjökapten Karl-Evert Ström från Salén Tanker var med på Sea Saints uppmärksammas resa genom Suezkanalen och berättar här om hur passagen avlöpte.

Onsdagen den 1 april i år anlände t/t Sea Saint till Port Said redd där hon ankrade upp för att väl förberedd den 2 april på morgonen följa den sydgående konvojen från Port Said vid Medelhavet till Port Taufiq vid Suez och Röda Havet.

Med en längd av 360 m, en bredd av 60 m och med ett djupgående för av 8,5 m och akter 9,75 m är hon en intressant jämförelse med det första svenska fartyget, August Leffler från Göteborg, som år 1872 "lyckades ta sig igenom" Suezkanalen. August Lefflers längd torde ej ha överträffat Sea Saints bredd.

Den 2 april kl 15.30 påbörjades resan via den nybyggda delen av Suezkanalen, "Port Said bypass", en nybyggd kanal öster om Port Said, vilken efter 15 km,

vid Ras el Ish, förenar sig med den ursprungliga kanalen.

Snabba formaliteter

Under första delen av denna passage möter representanter från Suez Canal Authority (SCA), övriga myndigheter, elektriker och båtsmän. På en halvtimme klaras under gång alla nödvändiga formaliteter för fartygets passage. Två servicebåtar för eventuell förtöjning vid kanalbanken hivas ombord, en lånad strålkastare placeras på förstäven, och hinner inte t o m de välkända "bumbåtsmännen" ombord med sina varor för att under resan bedriva kamelsadelhandel.

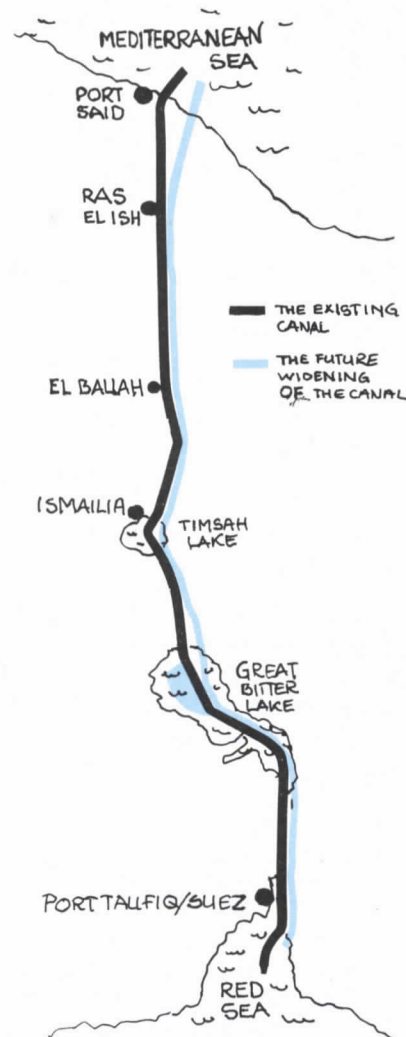
På bryggan är allt lugnt. Under två av de mest erfarna lotsarnas ledning hålles fartyget "mitt i kanalen", ett roderkommando till fartygets mest erfarna rorgångare, vilket denne i detta team av gott sjömanskap klarar alldeles utmärkt.

Myndigheterna lämnar fartyget och efter en timma girar vi vid Ras el Ish in i den "gamla kanalen" som nu är utvidgad till nästan 170 meter — målet för första steget i kanalens utbyggnad. Lodet visar att fartyget har gott om vatten under kölen, ett djupgående på 53 fot är slutmålet för steg 1 i utbyggnadsprogrammet.

Vi har nu 35 km raksträcka framför oss till El Ballah och här uppnår vi en fart på något över 10 knop (drygt 19 km/tim).

Fredens ö

Efter ytterligare 30 km och något lägre fart når vi i två kurvor Timsah sjö och Ismailia, där lotsbyte sker. Skeppsuret visar på 11.45. Vi ser president Sadats sommarresidens på Fredens ö samt



Suez Canal Authorities huvudkontor inbäddat i vacker grönska. Bakom oss har vi lämnat öknen, en öken där bevattning sker och som snart skall grönska.

Efter 20 km når vi Great Bitter Lake. Här ligger nu hela den nordgående konvojen samt delar av vår konvoj till ankars i väntan på att få passera. De största fartygen ges företräde. På detta sätt undvikes farliga möten i sjön samt ankring för de stora fartygen. Dessutom når vi Röda Havet medan det ännu är dagsljus. Passagen av Great Bitter Lake är 30 km och då vi åter styr in i kanalen återstår till Suez och Röda Havet 30 km.

Hela resan genom Suezkanalen är 160 km eller 86 nautiska mil. Kl 15.45 lämnar lotsen, båtsmän, elektriker och övriga vid Port Taufiq. Sjölotsen kommer ombord och assisterar fartyget ut på Suez Bay och resan mot Jeddah börjar.

Den totala tiden för kanalturerna blev 11 timmar. Fartyget styrde väl och allt gick tillfredsställande. Att detta även var SCA:s uppfattning bekräftades också redan den 4 april då barlastade tankfartyg med upp till 61 m (200 fots) bredd accepterades att passera i ballast från nord till syd.

Karl-Evert Ström



President Sadats sommarresidens t v om minareten

Rättelse

I vår redogörelse för Arctic Wasas grundstötning i förra numret av Salén-Nytt angavs att isbrytaren Tor ledde konvojen som Arctic Wasa gick i.

Denna uppgift var felaktig. I själva verket förhöll det sig så att Tor inte befann sig i närheten av Arctic Wasa vid grundstötningen. Däremot assisterades Arctic Wasa på ett föredömligt sätt av såväl isbrytaren Tor under befäl av kapten Lennard Öström som isbrytaren Njord under befäl av kapten Hans Kjébon strax efter grundstötningen.

Befälhavaren och besättningen på Arctic Wasa framför genom Salén-Nytt ett varmt tack till befälhavarna och besättningarna på de båda isbrytarna för det fina omhändertagandet fartygets besättning fick i isbrytarna.

Rolls Royce med Cargolux till Saudi



Två skönheter samtidigt på Findel Airports platta i Luxemburg – Cargolux jumbojet "City of Luxembourg" och en glänsande ny Rolls Royce. Bilden togs i mars strax innan den eleganta bilen lastades ombord i planet för transport till Arabiska Golfen. Det var inte första gången

Cargolux hade fått förtroendet att transportera Rolls Royce-bilar till Golfen – enbart under 1981 rörde det sig om mellan 100 och 150 stycken, samtliga transporter förmedlade av Pegasus Air Transport i Göteborg.

Suez Canal passage: Salén tanker sets record

At the beginning of April Salén's 350,000 ton Sea Saint became the first vessel of this size to pass through the Suez Canal. Measuring 197 feet at her beam, she broke the record previously established by a 190-foot-wide 325,000-ton tanker.

Via the Suez Canal, the voyage from Rotterdam, where the Sea Saint cast off, to the Arabian Gulf amounted to only 6,060 nautical miles. This compares with the 10,800 miles the trip would have totaled if the ship had circumnavigated the Cape of Good Hope at South Africa's tip.

At the ship's 12-knot speed, 16 days were saved. Although travel time is reduced, it nonetheless costs a pretty penny for a vessel of the Sea Saint's proportions to transit the canal. The toll came to exactly USD 319,000, equivalent to approximately SEK 1.5 million.

Captain Karl-Erik Ström, of Salén Tanker, was on board during the much noted Suez passage and relates below how it went.

On April 1 this year, a Wednesday, the tanker Sea Saint arrived at Port Said, Egypt, where she anchored in order to be well prepared on the morning of April 2 to follow the southbound convoy from this Mediterranean port to Port Taufia, at Suez, and the Red Sea.

With her 360-meter length, 60-meter width, 8.5-meter draft fore and 9.75-meter aft, the Sea Saint is interesting to compare with the August Leffler from Gothenburg, which in 1872 became the first Swedish vessel to "successfully make its way through" the Suez Canal. The

August Leffler's total length probably did not exceed Sea Saint's width.

At 15.30 hours on April 2 the trip through the newly completed segment of the Suez Canal — the "Port Said bypass", a canal east of the port — was begun. Approximately 15 kilometers later, at Ras el Ish, the bypass joins the original canal.

During the first stage of this passage, representatives of the Suez Canal Authority (SCA), other officials, electricians and boatswains get together. Within a half hour all necessary formalities relative to the ship's transit are disposed of.

The bridge equipment, machinery and control equipment are supervised by experienced, responsible personnel. The speed varies between 6 och 10 knots, depending on the vessel's position in the canal.

The authorities leave the ship, and an hour later, at Ras el Ish, we turn into the "old canal", broadened now to almost 170 meters, the first goal in the canal's expansion. The sounding lead indicates a great deal of water under the keel. A 53-foot draft is the final objective of stage one of the Suez expansion program.

We now have a straight stretch of 35 kilometers ahead of us to El Ballah, and here we increase our speed to a bit more than 10 knots (a good 19 km per hour).

After 30 more kilometers, at a somewhat lower speed, we reach, in two swings, Timsah Lake and Ismailia, where an exchange of pilots takes place.

After another 20 kilometers we arrive

at Great Bitter Lake. Here, lying at anchor, is the entire northbound convoy and some vessels in our convoy, all waiting to be allowed to pass. The largest vessel is given priority, thereby avoiding dangerous encounters at sea and the necessity of anchoring the larger vessels. We reach the Red Sea while it is still daylight. The trip through Great Bitter Lake is 30 kilometers long, and when we again steer into the canal only 30 kilometers remain to Suez and the Red Sea.

The total time required for the canal transit was 11 hours. The vessel handled well and everything turned out satisfactorily. That this opinion was shared by SCA was confirmed, in fact, as early as April 4, when vessels of up to 61 meter's width (200 feet) were accepted for passage in ballast from north to south.

Rolls Royce to Saudi Arabia via Cargolux

Two beauties are seen at the same time at Findel Airport's hanger area in Luxemburg — the Cargolux jumbojet "City of Luxembourg" and a shining new Rolls Royce. The picture was taken in March, just before the elegant car was loaded for transport to the Arabian Gulf.

This was not the first time Cargolux had been entrusted with the job of transporting Rolls Royces to the Gulf. During 1981 alone the company has airlifted between 100 and 150 Rolls to the area. All the shipments were arranged by Pegasus Air Transport in Gothenburg.



Kyl

Marknaden har varit fast under hela högsäsongen och vi kan med en viss tillfredsställelse konstatera att goda avslut har gjorts.

Tyvärr ser vi nu slutet på denna högsäsong och marknaden har sjunkit betydligt den senaste veckan, speciellt i Atlanten. Trots detta är vårt sysselsättningsläge gott och vi ser inga större problem att effektivt sysselsätta kylflottan under juni månad.

Transiteringar i Panamakanalen har igen förorsakat kraftiga förseningar vilket har medfört vissa svårigheter att hålla ankomsttiderna på vissa fartyg.

Tank

Saudi-Arabien har starkt dominerat tankmarknaden sedan förra rapporten genom att upprätthålla en produktion av 10—10,4 milj fat per dag. Eftersom efterfrågan är svag och sauderna håller ett lägre pris (USD 32/fat för Arabian Light än övriga Opec, har de skaffat sig en position som stärker deras försök att förena Opec i en gemensam pris/produktionspolitik. Den höga saudiska exporten har till största delen transporterats på fartyg större än 20.000 tdw, och vore det inte för det stora överskottet på prompt tonnage i AG hade frakterna

legat betydligt högre än WS 35 för 250.000 ton AG/West.

Aktiviteten har dock reducerat det prompta tonnage i AG till omkring 8 VL/ULCC och många av de befraktningar som gjorts på VL/ULCC inkluderar en option att ligga som lager i 30—120 dagar. För denna lagersysselsättning, som kommer att binda upp tonnage på kort sikt, betalas USD 11.000—13.000/dag.

När detta skrivs pågår Opec-mötet i Geneve som väntas leda till oförändrade priser och en stabilare produktionsnivå. Somliga Opec-medlemmar börjar inse att marknadsandelar förlorade till andra energislag kan bli kostsamma att återerövra.

Torrlast

Under de senaste två månaderna har den nedåtgående trenden fortsatt. Det är framför allt Panmaxfartyg och större som fått en kraftigt försämrad marknad. Den främsta orsaken till denna relativt dramatiska utveckling är den nu två månader långa kolgruvearbetarstrejken i USA. Denna har inneburit att det har varit mycket få kolstemmar från USA:s östkust och att anhopningen av fartyg nästan helt försvunnit.

Frakten för spannmål US Gulf-Atlanten är idag USD 12, som kan jämfö-

ras med USD 24 när marknaden var som bäst under 1980.

Det är inte troligt att vi under den allra närmaste framtiden får se någon förbättring av marknaden. Men när kolgruvearbetarstrejken är slut kommer marknaden troligen att vända uppåt igen.

Offshoremarknaden

Marknaden för borrhigar som levereras under 1981 är fortfarande mycket god.

De riggar som hittills har levererats från varv har alla fått sysselsättningskontrakt. De flesta riggar som kommer att levereras under andra hälften av 1981 samt under 1982 är redan kontrakterade. Kontrakten gäller i allmänhet 2—3 år.

Trots den stora efterfrågan på borrhutrustning kan en viss tvekan märkas bland borrhbolagen att beställa nya riggar. Främst gäller detta jack-up-riggar eftersom ca 150 nya enheter kommer att levereras fram till 1983, men en viss återhållsamhet märks även när det gäller nybeställningar av semi-submersibles.

Dagsraterna för jack-up-riggar i USA har stabiliserats kring USD 40.000/dag och kring USD 50.000/dag i övriga delar av världen.

The Freight market

Week 23

Reefers

The market has been firm during the whole peak-season and we have good reason to be satisfied with the results.

Unfortunately we now see that we are quickly approaching the end of the season and that the market has dropped considerably during the last week, especially in the Atlantic. Despite this fact we are pleased to report that our reefer fleet will be efficiently employed during the month of June.

Transits through the Panama Canal have again created severe delays which has resulted in some difficulties in maintaining arrival times on some of our vessels.

Tanker

Saudi-Arabia has heavily dominated the tanker market since our last report by maintaining a production of 10—10.4 mill barrels/day. Due to the fact that demand is weak and the price for Saudi oil (USD 32/bbl for Arabian Light) is cheaper than other Opec oil, the Saudis have now achieved a position which intensifies their attempt to unify Opec in a common price/production policy. The high level of Saudi exports has to a large part been transported in ships larger than 200,000 dwt, and were it not for the

surplus of prompt tonnage in the AG, the freight rates would have been much higher than WS 35 for 250,000 tons AG/West.

However, this activity has reduced the amount of prompt tonnage in the AG to about 8 VL/ULCCs and many fixtures now include a storage option for 30—120 days. This employment as storage, which will tie up a lot of tonnage, is paid USD 11,000—13,000/day.

At the time of writing the Opec meeting in Geneva has just begun, and is expected to result in unchanged prices and a stabilised level of production. Some Opec members now realize that markets lost to alternative sources of energy can be costly to recapture.

Dry Cargo

During the last two months the market has continued its downward trend. The tonnage which has suffered most is the Panmax size and larger. The main reason for this quite dramatic development has been the coal miner's strike in the US, and due to this strike there are hardly any coal stems given and the previous congestion has almost totally disappeared.

The rate for grain Gulf-Atlantic is today USD 12 compared with the peak when we saw fixtures of above USD 24.

It is not likely that in the very near future we will see any improvement in the market. However, the general view is that when the effect of the coal miner's strike has worn off, the market will again improve.

Drilling rigs

The market for offshore drilling equipment continues to be strong for 1981 deliveries.

To date, all rigs delivered from the yards have obtained employment and a large portion of the newbuildings to be delivered from the second half of 1981 through 1982 are already committed. Most of these are contracted for 2—3 years.

Despite the present great demand for offshore drilling equipment, contractors are taking a long hard look at new orders at the moment. Especially so for jack-ups, since about 150 new units will be delivered from now through 1983. This hesitancy has also spilled over to the semi-submersibles, where new orders to the shipyards are coming in at a slower pace than 8 months ago.

The dayrate levels are stabilized at about USD 40,000/day for jack-ups to the U.S. vs. USD 50,000/day for contracts outside the U.S.

Atlantic Wasa i Hsingkang

I många år har Saléns haft affärskontakter med Kina och redan i slutet på 50-talet besökte salénare Peking.

Tidigare låg tyngdpunkten av affärerna på kylsidan och SRS transporterade t ex betydande kvantiteter kinesiska äpplen, fläsk och kyckling till Europa. Under senare år har även torrlastfartyg seglat på kinesiska hamnar. Atlantic Wasa, 30.000 tdw, har haft laster till Kina sedan slutet av 1979.

När Atlantic Wasa lossade sin sjunde last av spannmål från USA:s västkust till Kina hölls en mottagning ombord då fartyget låg i Hsingkang. Gäster var bl a China National Chartering Corporation med direktör Xu Xinshi i spetsen, Penavico samt hamnmyndigheterna.

Befälhavaren och besättningen bjöd på en typiskt svensk måltid som uppskattades mycket av gästerna. Kineserna uttryckte sin stora tillfredsställelse med fartygets och besättningens arbete.



I befälhavarens salong ombord Atlantic Wasa ses fr v befälhavaren, kapten Meinard Lundgren, mrs Hao Jun Ling, mrs Hu Xiao Xia, mr Zu Liu Tsai och mr Wang Yichn.

Atlantic Wasa in Hsingkang

Salén has enjoyed business contacts with the People's Republic of China for many years, and as early as in the late fifties the first delegates visited Peking.

Previously the major business was on the reefer side, and Salén used for instance to carry large volumes of Chinese apples, pork and chicken to Europe. Also other parts of the Salén Group has old relations with China, and during the recent years a few vessels from Dry Cargo have regularly been calling Chinese ports. One of these ships has been the 30,000 tdw bulk carrier Atlantic Wasa which has constantly been carrying cargoes to China since the end of 1979.

On the occasion of the discharge of her seventh consecutive shipment of grain from US westcoast to China a reception was held onboard Atlantic Wasa at Hsingkang with guests from China National Chartering Corporation, lead by Deputy manager Xu Xinshi, Penavico and the Port Authorities.

The master and the crew served a Swedish style meal, which was highly appreciated by the guests. The Chinese representatives likewise expressed their definite appreciation of the vessel's performance as well as the crew's cooperation.



Saléns representanter möttes på järnvägsstationen i Hsingkang av en delegation från Sinochart.

Saba säljer i Gallerian

J S Saba har nu sålt sin andel i Gallerian-fastigheten vid Regeringsgatan i Stockholm till Sparbankernas Bank (50%), PK-bankens pensionsstiftelse (25%) och PK Finans (25%). Köpeskillingen uppgick till 227 milj kr. Fastigheten uppfördes i mitten av 70-talet då NK-Åhléns (numera Saba) flyt-

tade sitt huvudkontor dit. I Gallerian-kvarteret finns ett flertal kontor, parkeringshus samt en stor mängd affärer, restauranger och kaféer. Även Stockholms Auktionsverk har sina lokaler i Gallerian.

Saléninvests andel i J S Saba är som bekant numera 28%.

Dödsfall

Civilingenjör *Åke Tygård* har avlidit i en ålder av 70 år. Mellan 1943 och 1968 var Åke Tygård chef för Ekensbergs Varv i Stockholm, varifrån han flyttade över till Salénrederiernas stab, där han var



verksam fram till sin pensionering. Han hade en rad styrelseuppdrag, bl a i Sveriges Varvsindustriförening, Sveriges Verkstadsförening, Salénrederierna och Sjöfartsmuséet i Stockholm, samt var medlem i Ingenjörsvetenskapsakademins vetenskapliga råd.

Ekonomiföreståndare *Karl-Axel Liljgren*, 48 år gammal, har avlidit i San



Diego dit han fördes då han insjuknat ombord Winter Water.



Salénrederiernas Personalstiftelse
Kerstin Damberg
106 09 Stockholm

1. Jag önskar stugan i vecka

2. Jag önskar stugan i vecka

3. Jag önskar stugan i vecka

Jag är anställd på
(företag, avdelning/fartyg)

Namn

Adress

Postnr Postadress

Telefon /

Dagbladsstafetten



Ett lag från Saléns deltog i Svenska Dagbladets stafettlopp den 16 maj på Djurgården och hamnade på 14:e plats i propagandaklassen, där 29 lag deltog. På bilden ses fr v Gunnar Lindbergh,

Birger Simonsson, Ulf Andersson, Anders Haneck, Bo Jämtin och Carl-Arne Björkman. Frånvarande när bilden togs var Mats Jansson och Björn Byrfors, båda på resa.

Vinterstugor att hyra

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

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

Sälen (nära Hundfjället) för 4 personer 26/12 — 24/4 1982

Åre 26/12 — 24/4 1982

Stugorna utlånas endast om den anställda medföljer.

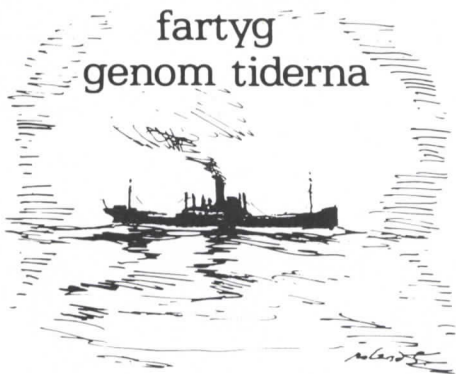
Avgiften är kronor 300:— per vecka.

Man kan endast hyra en vecka.

Anmälningstiden utgår den 1 november.

Använd helst kupongen.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 25

Buccanero (1959—1964)

Kylmotorfartyg, byggt 1940 vid Öresundsvarvet AB, Landskrona.

Tonnage: 4774 brt, 2656 nrt, 4020 tdw.

Reg.nr.: 9902.

Byggdes för Skibs A/S Panama (Sigurd Herlofson), Oslo med namnet Panama Express.

Under kriget seglade fartyget ute på världshaven och var många gånger jagat av tyska örlogsmän, men tack vare sin höga hastighet, kunde hon alltid komma undan helskinnad.

1952, såld till Caribbean Land & Shipping Corp., Panama. Namnet bibehölls.

1955, överfördes fartyget på Messrs Chagres Marine Corp., Panama.

1959, jan., inköptes fartyget till Sverige av Salénrederierna AB, Stockholm för 7,5 mkr och övertog i mitten av februari 1959 i Las Palmas, varvid namnet ändrades till *Buccanero*.

1964, sept., avyttrades fartyget till Singi Navigation Corp., Taipeh, Taiwan och namnet ändrades till *Sineth Reefer*.

1972, sept., såld till Tung Ho Steel Enterprise Co Ltd., Kauhsiung, Taiwan för skrotning.



Sea Saga (1958-1978)

Tankmotorfartyg, byggt 1958 vid AB Götaverken, Göteborg.

Tonnage: 22365 brt, 13342 nrt, 34150 tdw.

Reg.nr.: 9884

Levererades den 22 november till ett partrederi med skeppsredare Sven Salén som huvudredare.

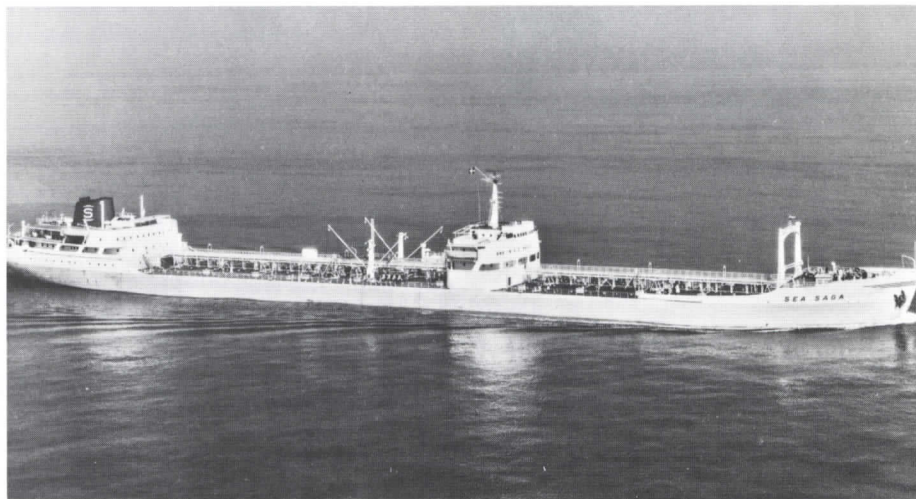
1966, till ny huvudredare utses skeppsredare Sture Ödner, Stockholm.

1969, överförd på Salénrederierna AB, Stockholm.

1975, 1 juli, rederiets namn Saléninvest AB.

1976, feb., såld för 1,5 milj till Nea Prosdokia Mar S A, Piraievs, Grekland. Avgick Uddevalla den 3 feb. till Ålborg för dockning och omdöpning till Theodoros C.

1978, såld till taiwanska köpare för nedskrotning och anlände till Kahsiung 1 december 1978.





Konst för 55.000 utlottad

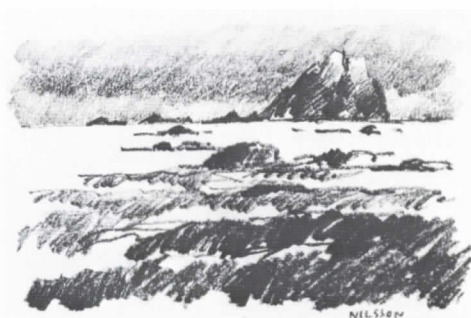
Årets stora begivenhet inom Saléns Konstförening ägde rum den 19 maj, då 42 vinnare i föreningens stora vår-loteri eller deras ställföreträdare var samlade för att göra sina val. Standarden på konstverken var liksom föregående år genomgående god — flertalet konstverk var utförda av välkända svenska konstnärer. Värdet översteg 55.000 kr.

Ett uppskattat inslag i arrangemanget var konstnären Roland Svenssons närvaro. Han berättade på sitt färgstarka sätt om en kommande självbiografisk bok som Bonniers ger ut och som kommer att ligga på bokhandelsdiskarna på senhösten. Konstföreningen har redan försäkrat sig om ett antal exemplar för att delas ut vid kommande utlottningar. Roland skänkte även en av sina originallitografier för utlottning bland dem som ännu aldrig vunnit. Vid extra dragning — som alltid numera med hjälp av Ove Forsell och en dator — blev övertyrman Anders Bengtsson, Winter Sea, den lycklige vinnaren.

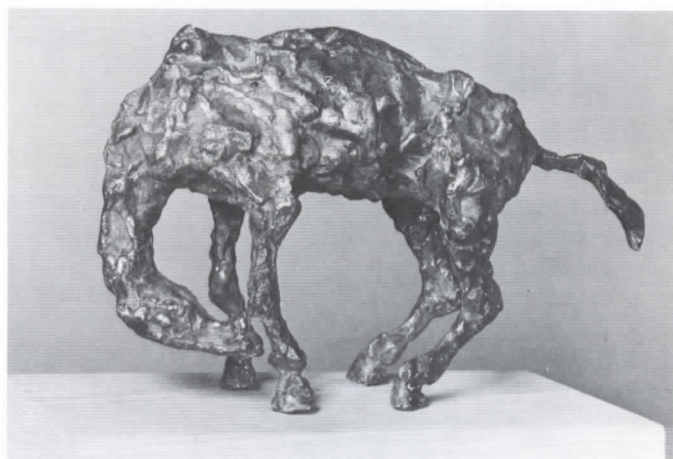
Traditionellt presenterar Salén-Nytt ett antal av konstverken i vårlotteriet i färg och några i svartvitt. Vi vill därmed glädja alla våra konstälskande läsare och förhoppningsvis även stimulera flera anställda i Saléns att anmäla sig som medlemmar i föreningen. Varför inte göra slag i saken redan nu? Skicka in din anmälan (kupong nedan) till Bosse Sundblad. Gör du det före 20 augusti blir du automatiskt med i höstens ganska stora extrautlottning bland dem som tidigare aldrig vunnit.



Första vinsten gick till andrestyrman Per Johansson, t/t Sea Serenade. Hans hustru Barbro hade rest upp från Kalmar för att göra familjens konstval, akvarellen "Livet på Piazza Pescaia" av Catharina Nilsson.



Göran Nilsson:
Lofoten, teckning



Marilyn Gierow:
Rosinante, skulptur

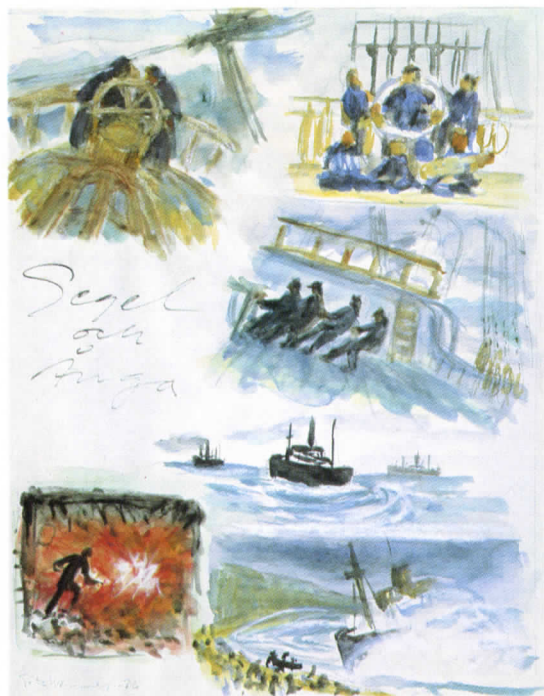
Vinnare i vårlotteriet:

1. Per Johansson	SJP	15. Bengt Franchell	SJP	29. Per-Olof Oweson	LAP
2. Hans Alsén	LAP	16. Bo Wigren	SJP	30. Thomas Sundberg	LAP
3. Peter Gripenberg	SJP	17. Eva-Lotta Bjerneffjell	LAP	31. Ebba Roos	LAP
4. Jan-Erik Jansson	LAP	18. Majlis Rehnqvist	SJP	32. Valter Axelsson	LAP
5. Ulf Koci	LAP	19. Allan Lundberg	LAP	33. Berit Ekberg	LAP
6. Ingvar Modin	LAP	20. Staffan Svensson	SJP	34. Karl Nordlund	SJP
7. Bill Lindkvist	SJP	21. Ulf Brännström	SJP	35. Peter Leuhusen	SJP
8. Inger Samuelsson	LAP	22. Allan Andreasson	PES	36. Anders Diedrichs	LAP
9. Torsten Franzén	SJP	23. Roy Wilhelmsson	SJP	37. Edda Belokon	LAP
10. Sven-Erik Klaser	SJP	24. Roland Kindell	LAP	38. Abbe Vernmark	PES
11. Bertil Stenström	SJP	25. Stig Svensson	LAP	39. Peter Lyth	LAP
12. Inga-Lill Sandberg	LAP	26. Tommy Svensson	LAP	40. Benny Jörgensen	SJP
13. Edith Anundsson	SJP	27. Ove Amholt	LAP	41. Åke Markeland	LAP
14. Roland Trede	SJP	28. Ingegärd Jägneus	SJP	42. Börje Löfström	SJP

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.

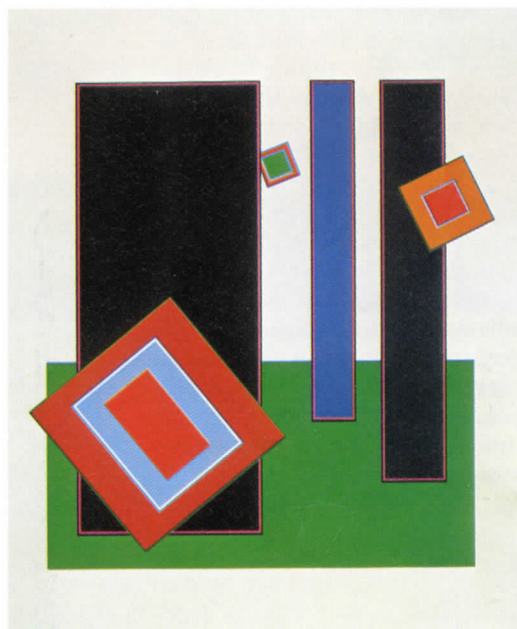


Gösta Werner: akvarell



Margit Ljung: Riddarholmen, oljemålning

Peter Freudenthal:
Silva, litografi



Pär Andersson: Himmel mellan moln och jord, färglito

Trevlig Sommar!

RED.

Till Bo Sundblad, Saléninvest, 106 09 Sthlm

Jag anmäler mig som medlem i Saléns
Konstförening med ett månatligt löne-
avdrag av: 5:- 10:- 15:-

Namn: _____

(textat)

Personnr: _____

Avd/Rederi/Pensionär _____

3-81