

# Salén-Nytt





Sven H. Salén:

# Samhällskontrakt kan ge svensk sjöfart ny expansionskraft

Vid Sveriges Redareförenings årsmöte i Stockholm den 21 oktober nyvaldes som ordförande Paul Pålsson, Broströms, efter Sven H. Salén, som varit föreningens ordförande sedan oktober 1977. Arne Koch, Wallenius, valdes till ny förste vice ordf och Clarence Dybeck till ny andre vice ordf.

I samband med årsmötet firade Redareföreningen sitt 75-årsjubileum i närvaro av ett mycket stort antal gäster, bland vilka märktes kommunikationsminister Claes Elmqvist och representanter för de övriga nordiska redaresammanslutningarna. I anslutning till jubileet höll Sven Salén ett anförande, som vi här återger in extenso. Infällda i texten återges några bilder från jubileet.

eller silverkant. Årets jubileum begås mot en bakgrund av kris och bekymmer. Utan att alltför vidlyftigt upprepa vad som sagts i samband med föreningens närmast föregående årsmöten kan jag konstatera, att handelsflottans dödviktstonnage halverats och att tiotusen arbetsplatser gått förlorade under de senaste 7 åren. Sjöfartskonjunkturen är svag och en fortsatt krympling av vår handelsflotta kan befäras.

Orsakerna till denna kräftgång har också belysts tillräckligt ingående av utredningar och festtalare. Låt mig här därför bara i korthet peka på att orsakerna i väsentlig grad är att söka i den allmänekonomiska utvecklingen i och utanför Sverige. Oljekrisens effekter med inflation, stagnerande världshandel och efterhand väsentligt minskad efterfrågan på olja i förhållande till vad som väntats vid 70-talets början har drabbat vår sjöfart hårt. Vid mitten av 70-talet satsade Sverige på en

ekonomisk överbrygningspolitik som syftade till att klara av en konventionell konjunktursvacka men som visat sig olycklig och svårhanterlig i den fas av ekonomiska strukturförändringar som i stället följde. Våra klagomål över högt kostnadsläge, orimligt skattesystem och marknadsfrämmande myndighetsutövning liknar de klagolåtar som hörs från många andra branscher i det svenska näringslivet, även om vi gärna vill hävda att sjöfartsnäringen drabbats särskilt hårt.

Men det är också viktigt att understryka att de dispositioner vi gjort i branschen inte förbättrat saken. Den svenska handelsflottan hade just genomgått en kraftig expansion in i stor tank- och bulkfart när dessa marknader kollapsade under trycket av de nyss nämnda händelserna. Åren 1974-75 träffades de avtal på arbetsmarknaden som måhända i historisk belysning kommer att ställas jämsides med Älvs-

## Anförande vid Sveriges Redareförenings årsmöte 21 oktober 1981

Att segla är nödvändigt, säger ett stålblankt och vid tillfällen som detta ofta uppsatt romarcatat.

När föreningen firade sitt 50-årsjubileum kunde ett sådant tänkespråk flyga genom salen utan en skugga av tvivel. Redareföreningens och svensk sjöfarts historia till dess var en krönika om oavbrutet framåtskridande, om sjömäns skicklighet och merkantil dådkraft, om världsfamnande storsvenskhet och rötter i kustbygderna. Skeppsredare var eftersträfvansvärd och respekterad skråbeteckning och föreningens 50-årsskrift avbildar det första halvseklats hjältar med tillbörligt allvar, gruppbilder av män, bakom vars manligt orörliga ansikten döljer sig de sinnesrörelser som alstras av en god lunch.

Idag är situationen en annan. Molnen på sjöfartens himlafäste har varken guld-



Redareföreningens avgående och tillträdande ordförande intervjuades i samband med årsmötet av internationell press. På bilden ses fr v Francis Schuster, London, Sven Salén och Paul Pålsson sittande i soffan, samt Roy Farndon från Lloyd's List, London, och Bruce Barnard från New York Journal of Commerce.

## Omslagsbilden

När höstrusket sätter in uppe i norr med regn, snö och rusk, är det skönt väder med sol och ljumma vindar på de sydliga breddgrader där många av våra fartyg går. För att ge svalka och härlig avkoppling finns numera en simbasäng i de allra flesta av våra fartyg och den utgör en uppskattad och välbehövlig oas för de ombordanställda.

Bilden på framsidan togs för någon tid sedan av den eminente fotografen Bertil Wöllner, som följde med en av våra 250 000-tonnare.

Men de ombordvarande fördriver givetvis inte all sin fritid i och kring bassängens svalkande vatten utan ägnar sig åt många



andra fritidssysslor. Några av dem redovisar vi på sid 12 - 13 i form av bilder tagna av en annan begåvad fotograf, Mark Markefelt.

## Cover picture

When raw autumn weather sets in up north – with rain, snow and nasty winds – the weather is still beautiful, with sun and warm breezes, in the southern latitudes where many of our ships operate. To provide cool and delightful relaxation, there are now swimming pools on nearly all of our ships – and they are much appreciated and badly needed oases for Salén crews.

The cover picture was taken by Bertil Wöllner, a noted photographer who some time ago was aboard one of our 250,000-tonners.

Of course, the crews do not spend all of their free time in and near the pools' cooling waters; they also enjoy many other leisure time activities. We report on some of them on page 12, in the form of photos taken by another gifted photographer, Mark Markefelt.



borgs lösen. Rederinäringen får då sägas ha tillhört de ivrigaste anhängarna av den s.k. "kissa i byxan"-metoden, där arbetsfred för dagen köptes till priset av långsiktigt försvagad konkurrensförmåga.

Mot denna mörka bakgrund måste vi idag inför föreningens nästa kvartssekel och inför 80-talet fråga oss: Är det nödvändigt att segla eller tillhör sjöfarten de många branscher som skall mönstras ur de statistiska förteckningarna utan att vi ännu vet vad som skall sättas i stället? Är det en näring som inte skall bedrivas av anspråksfulla halvöbor utan överlåtas till sjömän från soligare latituder? Min uppfattning är att den svenska sjöfarten nu står inför ett avgörande vägval. Fortsätter resan i utförsbacken riskerar vi att nå under den kritiska nivå där branschen totalt sett blivit för uttunnad för att kunna repa sig. Rederiernas kapitalstock har under en följd av år minskat i stället för att öka till följd både av inflationens härjningar och löpande rörelseförluster. Varje ny generation av fartyg representerar en väldig alpklattring upp i allt tunnare ekonomisk luft för de rederier som satsar. Det är en angelägen uppgift att intressera nytt riskkapital för sjöfart, men det är samtidigt ett rimligt antagande att det är lättare och naturligare att få de företag som redan byggt upp branschkunskap och kompetens att satsa vidare. Blir denna bas för smal minskar därför utskiktarna till nya satsningar efter hand.

Det är också en annan risk med den krympande sjöfarten. Blir antalet företag, antalet fartyg och antalet arbetsplatser för litet upphör branschen också på sikt att intressera kvalificerade och framåtsträvande ungdomar. Rörelseutrymmet blir för litet och utmaningarna för få. Det blir då efter hand svårare att upprätthålla den höga klass på utbildningen som är nödvändig och att erbjuda ett tillräckligt varierat val av levnadsbana för den intresserade. Företag, forskningsinstitutioner och tekniska leverantörer i angränsande branscher, fram-

för allt varven, blir för få för att tillsammans skapa den förtätade tekniska miljö som leder till nytänkande och utveckling. Det kan givetvis inte med exakthet anges när denna gräns nås men enligt min uppfattning är vi nära den punkt där vi måste välja avveckling eller utveckling. Det kan inte komma som en verklig överraskning att jag här idag förordar utvecklingslinjen. Men jag vill utnyttja tillfället att något närmare beskriva varför jag tror att svensk sjöfart borde utvecklas och likaså något om hur det kunde gå till.

Låt oss börja med att konstatera att det är enkelt att se varför det var nödvändigt att segla. En blick på den svenska kartan räcker. För dem som bodde längs våra kuster och i dess skärgårdar var det en självklarhet och en nödvändighet att segla. Men detta ensamt räcker inte för att förklara den svenska sjöfartens starka framväxt. Man finner att Sverige kämpade sig till en plats i sjöfartsnationernas led på precis samma bas som många uländer idag vill göra det: Man tog utgångspunkt i att betjäna den egna handeln med främmande länder, först de närläggna och sedan de mera avlägsna. Man hade tillgång till duktiga sjömän som dessutom var lågt betalda. Sverige var ett lågkostnadsland för 100 år sedan i förhållande till t ex England och Holland som då dominerade världssjöfarten. Idag är förutsättningarna radikalt annorlunda. Det bor fortfarande många längs våra kuster men därav följer inte att de nödvändigtvis söker sig ett yrke till sjöss. Havets lockelse kan lika väl göra dem till jordenruntseglare eller kappseglingshjältar. Den svenska utrikeshandeln har sedan länge upphört att vara den dominerande faktorn för vår sjöfart, som i stället till mer än tre fjärdedelar finner sin utkomst i att betjäna andra länders handel. Våra sjömän tillhör idag de högst betalda i världen.

Varför är det då nödvändigt att segla? Att vi gjort det länge är inget skäl. Men det finns andra: För det första är sjöfarten en både kapital- och teknikintensiv näring, där teknisk framförhållning och systemtänkande är avgörande konkurrensfaktorer och där framgång i hög grad måste byggas på samspel mellan personalkategorier med skilda men kvalificerade tekniska yrkesbakgrunder. Om inte Sverige skall kunna hävda sig internationellt i en bransch med sådana egenskaper så vet jag inte vad vi skall ägna oss åt i framtiden. Vi genomgår just nu en mödosam politisk och ekonomisk anpassningsprocess som försvåras av vårt parlamentariska jämviktsläge och världsekonomis andtappa. Resultatet av processen måste bli ett antal näringsgrenar i Sverige på nytt kommer att kunna hävda sig internationellt och min bedömning är att sjöfarten med sin höga tekniska och systemmässiga nivå borde höra dit. För det andra bör man påminna sig den svenska sjöfartens betydelse i ett handelspolitiskt perspektiv. Jag pekade nyss på



Koncernchefen i Johnsons, Bo Ax:son Johnson, och Lars Lind, VD för Johnson Line AB, överlämnar en minnesgåva till Redareföreningen, representerad av dess nye ordförande, Paul Pålsson, och VD, Gunnar Högberg.

att den svenska sjöfarten i väsentlig mån försörjer sig på annat sätt än genom att betjäna Sveriges handel, och det är omvänt sant att den svenska utrikeshandeln i mycket hög grad fraktas på andra länders kölar. Men detta innebär inte att våra export- och importföretag skulle sakna intresse av svensk sjöfart. Tillgången till ett svenskt transportalternativ och till den sakkunskap som den svenska sjöfarten representerar, har ett bestämt värde när våra exportföretag skall finna rationella transportlösningar som ett led i sin marknadsföring. Och man skall heller inte glömma att på ett antal strategiska översjöiska marknader erbjuder fortfarande svenska rederier den naturliga bron till marknaden. Genom de svenska linjerederiernas målmedvetna arbete har Göteborg kunnat förbli en väsentlig bashamn för det internationella linjesystemet och svenska exportörer har sluppit de kostnader och olägenheter som skulle vara förenade med att deras varor fick omlastas på kontinenten. Men även den svenska sjöfart som ägnar sig åt s k crosstrading och alltså inte berör Sverige, har i ett vidare sammanhang handelsfrämjande verkan. Den direktkontakt med varuströmmar mellan främmande länder som på det viset etableras, det mått av kunskap om institutionella förhållanden och de personkontakter som sjöfarten skapar kan bli till nytta för svensk export när den vill söka sig till nya marknader. För det tredje är sjöfarten en väsentlig valutaintjänare åt Sverige. Sjöfarten har länge hört till de ledande exportnäringarna och med konjunkturbundna svängningar lämnat ett tungt bidrag till betalningsbalansen. I ett läge där den ekonomiska politikens viktigaste uppgift är att skapa balans i våra betalningar till och från utlandet måste det te sig naturligt att satsa på



Saléns gratulerade Redareföreningen med ett konstverk av Gösta Werner.



en näring som redan demonstrerat sin förmåga att lämna väsentliga bidrag till balansen. För det fjärde har vi fortfarande i Sverige det tillräckliga nätverk av människor med olika kompetens, företag med olika profil och institutioner med olika inriktning som krävs för att ett fruktbart samspel skall leda till utveckling. Jag uttryckte tidigare min oro för att detta nätverk skulle kunna bli för glest, men ännu finns det. Det kan visserligen sägas i en mycket abstrakt analys att om sjöfarten inte hävdar sig så kan dessa människor omskolas och sysselsättas med annat nyttigt. Med ett sådant betraktelsesätt glömmar man den naturliga tröghet som en sådan omställningsprocess måste övervinna. Den som lärt sig till ett yrke och skaffat sig erfarenhet och skicklighet kommer försiktigt uttryckt att behöva lång tid på sig innan han eller hon når samma nivå i ett helt nytt yrke. Sjöfarten är inget bortdöende utan tvärtom ett växande förhållande runt hela världen, och det förefaller mig i Sveriges nuvarande belägenhet rationellt att försöka förvalta den fond av kunskaper som redan finns uppbyggd snarare än att börja på ny kula i någon annan bransch.

Vad krävs då för att vi vid detta ödesmättade vägskaal skall kunna välja vägen mot utveckling? Först och främst krävs det naturligtvis att Sveriges ekonomi saneras. Detta anspråkslösa önskemål delar vi vid det här laget inte bara med ett antal andra branscher i näringslivet utan med hela svenska folket. Att återställa den svenska konkurrenskraften, att bringa balans i de utrikes betalningarna och att lindra inflationsfebern i samhällskroppen är viktiga politiska insatser som också kommer att vara till gagn för sjöfarten. Man kan bara uttrycka den livliga förhoppningen att det arbete som nu omsider inlett för att få Sverige på fötter kommer att drivas vidare med största kraft och med gott resultat.

Därutöver måste vi fråga oss vilka särskilda insatser som kan göras på sjöfartens område för att den på nytt skall blomstra. I sjöfartens nuvarande krisläge måste vi ra-

dikalt, från grunden pröva vilka möjligheter som finns att låta sjöfarten på nytt gå på offensiven.

Det fordras att sjöfartens företag, dess fackliga organisationer och regering och myndigheter alla sätter skuldran till. Det får utan omsvep medges att vi under vissa perioder i branschen inte haft det allra mest konstruktiva förhållande mellan redarna och facket. Men kall luft är ofta klar och jag kan med tillfredsställelse konstatera, att vi i det bistra klimat som nu råder kunnat i diskussionen med våra fackliga motparter koncentrera oss mera på vad som förenar oss än vad som skiljer oss. De diskussioner som inlett måste nu föras vidare snabbt i positiv anda. Syftet måste vara att utan att försämma de ombordanställdas standard finna sådana förändringar i arbetsorganisation och verksamhetsformer ombord att våra kostnader kan sänkas och våra prestationer förbättras. Här finns en rad konkreta uppslag som kommer att granskas under den närmaste tiden parterna emellan. Jag kan bara uttrycka min stora glädje över den vilja till förutsättningslös och konstruktiv dialog som företrädarna för de fackliga organisationerna lagt i dagen när dessa överläggningar inlett.

Företagen i branschen har en annan viktig roll i sammanhanget. I första hand gäller det för dem att följa marknadsförloppen och försöka bestämma i vilken av sjöfartens mörka tunnlar vi först skall se ljus. Detta är inte någon originell observation, men vår skicklighet att välja rätt marknadssegment är nu viktigare än någonsin. Svensk sjöfart har inte råd att satsa fel den här gången. Men i tillägg till marknadsbevakningen som ju måste ske i varje företag för sig måste branschen själv satsa på åtgärder som på sikt stärker konkurrenskraften. Teknisk forskning och utveckling är ett område där gemensamma ansträngningar kan förväntas vara ett nödvändigt komplement till vad som sker i de enskilda företagen. Här har föreningens årsmöte idag beslutat att satsa pengar i den nyinrättade Svensk Sjöfartsteknisk Stiftelse. Det är vår förhoppning att de insatser som näringen gör här skall kunna kompletteras från det allmännas sida och att de redan beviljade forskningsmedel som visat sig så förundransvärt svåra att kanalisera till av näringen önskade projekt nu skall kunna utnyttjas för sådana. På lång sikt är det också en oerhört viktig uppgift för branschen och dess företag att sörja för rekrytering och återväxt av kvalificerad personal såväl till lands som till sjöss. Här är det viktigt att stödja och utveckla den nu högskolebaserade befälsutbildningen och främja alla insatser för att ytterligare förbättra dess kvalitet. Det är samtidigt viktigt att sörja för en god tillströmning av nya rekryter till sjöfarten genom en förnuftigt upplagd praktikutbildning till sjöss. Den som vill söka sig till sjöfartens landorganisationer bör ges bättre möjligheter till utbildning både i Sverige och i främmande länder.



*Kaj Janérus överlämnar Sjöfartsverkets minnesgåva.*

I denna beskrivning av hur en nytändning av svensk sjöfart skulle kunna gå till spelar ofrånkomligen statsmakterna en väsentlig roll. Under en lång tid har ju samhällets prioriteringar i näringspolitiken kommit till uttryck på olika sätt inte minst genom aktiva stödåtgärder i olika former till näringar som man önskat satsa på i olika bemärkelser. Sjöfarten tillhör de näringar som fått den mest renlärigt marknadsekonomiska behandlingen. Förra årets sjöfartspolitiska beslut innehöll många uppmuntrande konstateranden och påpekanden om sjöfartens framtid, men inte särskilt många kronor. Den klenmodige kunde här frestas att tro att detta innebär att statsmakterna givit vår verksamhet lägre prioritet än den i andra branscher som kunnat mäta sin uppskattning från det allmännas sida i miljardbelopp. Vi delar uppfattningen att varken sjöfarten eller andra näringar på sikt skall livnäras genom subsidier från statskassan. Men innan penningströmmen från denna kassa till näringslivet stängs av kommer den ofrånkomligen att fungera som det starkaste uttrycket för statsmakternas näringspolitiska inriktning. Vi måste därför från näringens sida vara beredda att demonstrera vilka insatser från statens sida som skulle kunna ge en snabb och positiv effekt på branschens utveckling. Jag skall inte här gå igenom hela den möjliga listan av insatser men jag vill peka på två typer som kan vara särskilt verkningsfulla: För det första diskuteras nu i andra sammanhang en differentiering av arbetsgivaravgiften som ett redskap för industripolitisk prioritering. Detta redskap är också lätt hanterligt på sjöfartens område och skulle ge omedelbar effekt om det användes. För det andra är den hårdast konkurrensutsatta delen av vår näring den som seglar i fjärrfart.

De som arbetar inom denna sektor skulle kunna betraktas som vad de faktiskt är, nämligen svenskar som arbetar utanför Sverige i en viktig exportnäring. Om de i beskattningshänseende jämfördes med andra svenskar i samma situation skulle



*Från Broströms fick Redareföreningen en gåva, som överlämnades av Kristian von Sydow, styrelseordförande i Broströms.*



## Group Interim Report

### Sales and Earnings

Sales of the Saléninvest Group during the first six months of 1981 amounted to SEK 2,311 m – 32 percent higher than during the corresponding period in 1980.

Earnings amounted to SEK 180 m (SEK 119 m) before extraordinary items of SEK 7 m (SEK 108 m).

Despite a weakened freight market, Salén Dry Cargo had a strong half-year, primarily owing to previously signed freight-contracts.

Salén Reefer Services developed satisfactorily in a fairly strong market for refrigerated vessels.

detta tillsammans med lämpliga och möjliga dispositioner på avtalssidan i ett slag föra oss mycket nära den punkt där vi är konkurrenskraftiga. Åtgärder av detta slag innebär i strikt mening uppoffringar från statsmakterna som inte skulle ta ut de skatter och avgifter som för ögonblicket vilar på näringen. Innan man på enkla statsfinansiella grunder utdömer ett sådant förslag bör man enligt min mening göra en samhällsekonomisk alternativkalkyl där effekterna av en fortsättning av den nuvarande utvecklingen vägs in. Jag tror då att en offensiv satsning med deltagande också från statsmakternas sida kan komma att te sig intressant.

För att denna utveckling skall komma till stånd måste alla goda krafter samverka. Detta tror jag måste ske i form av ett samhällskontrakt i miniatyr på sjöfartens område, där möjliga åtgärder inventeras och vägs ihop i en totallösning. Intensivt arbete pågår nu som en följd av de överläggningar som kommunikationsministern tog initiativ till i september, och jag vågar hoppas att man redan senare i höst skall kunna samlas till nya överläggningar kring konkreta förslag i anledning av detta. Vad som än skall göras måste ske snabbt. Å ena sidan ser vi framför oss de dystra perspektiv som jag inledningsvis målade upp och som gör det angeläget att hejda den nedåtgående spiralen. Å andra sidan är det så att när konjunkturerna är som svagast och tiderna som sämst är ögonblicket inne för investeringar för framtiden. Mycket talar för att vi kommer att nå en sådan tidpunkt under de närmaste 12–18 månaderna. Kan vi snart, helst före årsskiftet, åstadkomma detta samhällskontrakt där rederier och fackföreningar enas om de framtida utgångspunkterna för en konkurrenskraftig drift av svensk sjöfart och där statsmakterna markerar sin vilja till medverkan till offensiva satsningar, då kan det skapas ett psykologiskt klimat där sjöfartens nedåtgående kurva kan vändas och en ny expansionsfas börja. Allt detta är möjligt. Från Redareföreningens sida kommer vi att göra allt för att åstadkomma det. Mot denna bakgrund vill jag uppmana alla som intresserar sig för sjöfartens framtida utveckling att göra år 1982 till ett sjöfartens år.

Att segla är nödvändigt. Sveriges redare tänker satsa för att på nytt ge svensk sjöfart vind i seglen.

Sven H Salén

As in the preceding year, Salén Tanker operated in a market that remained very weak.

Salén Energy's operations developed satisfactorily in a strong market for oil drilling rigs.

Salén & Wicander's sales increased substantially.

Salén Tanker's earnings were considerably better than during the corresponding period one year earlier, but the result will still be negative. The earnings of other Group operations were very good.

### Ships and oil drilling rigs

A ro/ro ship, built in 1977, was acquired during the first six months. The 60,000 dwt bulk cargo vessel, on order at the turn of last year, was delivered to a company in which a foreign shipping company participated as a 50-percent partner.

The Group's 90 percent interest in a 350,770 dwt tanker was sold to a Saudi Arabian shipping company in which the Group has a 44 percent interest.

Delivery was taken of a refrigerated vessel of approximately 346,000 cubic feet, built in 1975 and 1976 respectively, were purchased for delivery during the second half of 1981.

The Group took delivery of an oil drilling rig built by Götaverken Arendal. The Group's share amounts to 75 percent.

A 30 percent interest was acquired in an accommodation vessel. The vessel was chartered for a long period to a Mexican oil company.

During the first six months of the year the Group's investments totaled SEK 188 m (SEK 138 m), distributed as follows: ships, SEK 75 m (SEK 134 m); oil drilling rigs, SEK 90 m (SEK – m); and other investments, SEK 23 m (SEK 4 m).

### Liquidity

The Group's liquid funds amounted at June 30, 1981, to SEK 492 m (SEK 393 m at the end of 1980). In addition, unutilized overdraft facilities and approved but unutilized credits guaranteed by the Government totaled SEK 80 m (SEK 70 m at the end of 1980).

### Other

Agreement was reached with a Danish shipping company relative to the takeover of Saléninvest's interest in Tor Line before the end of the year. One of Tor Line's two passenger ferries is expected to be delivered in 1982, however.

### Bonus issue and split

The Annual General Meeting of Saléninvest

AB approved

– an increase in share capital of SEK 75 m, to a total of SEK 150 m, by means of a bonus issue of one new share for each old share and

– a split in the par value of the shares from SEK 100 to SEK 50.

On September 14 the share will be listed on the Stockholm Stock Exchange at the new par value. Beginning on that date the old share certificates may be exchanged at Skandinaviska Enskilda Banken for share certificates bearing the lower par value.

On October 8, following the bonus issue, the new shares will be listed on the Stock Exchange. The bonus share certificates will be mailed on October 23.

### Outlook for 1981

The market for dry cargo has weakened considerably but, as a result of freight contracts signed earlier, this is not expected to have an adverse effect on Salén Dry Cargo's earnings in 1981. Earnings for the full year are therefore expected to be very satisfactory.

Salén Reefer Services's operations during the second half of the year are normally characterized by seasonal weakness in the reefer market, resulting in a certain deficit. Earnings for the full year are expected to be satisfactory.

The market for tankers continues to be weak, which is expected to result in a deficit for Salén Tanker again in the second half of the year.

Earnings of Salén Energy and Salén & Wicander are expected to be very satisfactory.

Ships' sales for which contracts have been signed to date during the second half of the year will yield a total profit of approximately SEK 40 million. In addition, the Group has disposed of a leasing contract involving an option to purchase an oil drilling rig, and this has produced a surplus of about SEK 80 m.

The Group's earnings for the full year are expected to be SEK 275 before extraordinary items of approximately SEK 5 m. The forecast is, as usual, made with considerable reservations.

As earlier, unrealized exchange losses on long-term liabilities in foreign currency have been distributed over the remaining terms of the respective loans. In general, the Group is benefiting from a rise in the dollar rate since most of its income is in dollars. In addition, the market values of its principal fixed assets – ships and oil drilling rigs – are quoted in dollars.

#### Consolidated Income Statement (SEK millions)

|                                           | First<br>six months<br>1981 | First<br>six months<br>1980 | Full<br>year<br>1980 |
|-------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------|
| Sales                                     | 2,311                       | 1,749                       | 3,534                |
| Operating expenses                        | – 1,962                     | – 1,542                     | – 3,176              |
| Operating income before depreciation      | 349                         | 207                         | 358                  |
| Planned depreciation                      | – 75                        | – 78                        | – 157                |
| Profit on sale of ships                   | 9                           | 66                          | 129                  |
| Operating income                          | 283                         | 195                         | 330                  |
| Financial income                          | 61                          | 35                          | 109                  |
| Financial expense                         | – 142                       | – 111                       | – 240                |
| Currency exchange differences             | – 22                        | 0                           | – 9                  |
| Income after financial income and expense | 180                         | 119                         | 190                  |
| Extraordinary items                       | 7                           | 108                         | 113                  |
| Income before special adjustments and tax | 187                         | 227                         | 303                  |

Stockholm, September 1, 1981

Sture Ödner  
Managing Director



# Halvårsrapport för 1981

## Omsättning och resultat

Saléninvestkoncernens omsättning uppgick under första halvåret 1981 till 2 311 Mkr och blev därmed 32% större än under samma period 1980.

Resultatet uppgick till 180 Mkr (119) före extraordinära poster på 7 Mkr (108).

Salén Dry Cargo hade trots försämrade fraktmarknad ett starkt halvår till stor del beroende på tidigare gjorda fraktkontrakt.

Salén Reefer Services verksamhet utvecklades positivt i en tillfredsställande kylmarknad.

Salén Tanker arbetade liksom föregående år i en fortsatt mycket svag tankmarknad.

Salén & Wicanders försäljning ökade väsentligt.

Salén Tankers resultat blev väsentligt bättre än motsvarande period föregående år, men är fortfarande negativt. För övriga rörelsegränar blev resultatet mycket gott.

## Fartyg och oljeborrplattformar

Under första halvåret förvärvades ett ro/ro-fartyg byggt 1977. Det bulkfartyg om 60 000 tdw som fanns i order vid årsskiftet levererades till bolag vari ett utländskt rederi gick in som hälftendelägare.

Koncernens andel, 90%, i ett tankfartyg om 350 770 tdw såldes till ett saudiarabiskt rederi, vari koncernen äger 44%.

Leverans togs av ett kylfartyg om ca 346 000 kubikfot, byggt 1978. Två kylfartyg om vardera ca 480 000 kubikfot byggda 1975 resp 1976 köptes för leverans andra halvåret 1981.

Leverans togs av en oljeborrplattform byggd av Götaverken Arendal. Koncernens andel uppgår till 75%.

Ett intresse om 30% i ett logementsfartyg förvärvades. Fartyget uthyrdes på längre period till ett mexikanskt oljeföretag.

Under första halvåret uppgick koncernens investeringar till 188 Mkr (138) fördelade på fartyg 75 Mkr (134), oljeborrutrustning 90 Mkr (-) samt övrigt 23 Mkr (4).

## Likviditet

Koncernens likvida medel uppgick vid halvårsskiftet till 492 Mkr (vid årsskiftet 393 Mkr). Dessutom fanns outnyttjade checkräkningskrediter och beviljade icke dragna statsgaranterade krediter på sammanlagt 80 Mkr (vid årsskiftet 70 Mkr).

## Övrigt

Överenskommelse har träffats med ett danskt rederiföretag om överlåtelse före årsskiftet av Saléninvests engagemang i Tor Line. Den ena av Tor Lines båda passagerarfärjor förutses dock levereras först under 1982.

## Fondemission och split

Bolagsstämman i Saléninvest AB beslutade öka aktiekapitalet med 75 Mkr till 150 Mkr genom fondemission med en ny aktie på varje gammal samt att ändra aktiens nominella belopp från 100 kr till 50 kr genom split.

Den 14 september noteras aktierna på Stockholm Fondbörs med det nya nominella beloppet och de gamla aktiebrev kan från denna dag inlämnas till Skandi-

naviska Enskilda Banken för utbyte mot aktiebrev med det lägre nominella beloppet.

Den 8 oktober noteras aktierna på fondbörsen exkl andel i fondemissionen. Fondaktiebrevens utsändes den 23 oktober.

## Prognos för 1981

Torrlastmarknaden har försvagats väsentligt. Detta väntas inte inverka negativt på Salén Dry Cargos resultat 1981 beroende på tidigare gjorda fraktkontrakt. Helårsresultatet väntas bli tillfredsställande.

Tankmarknaden är alltså svag, vilket väntas medföra att verksamheten i Salén Tanker ger underskott även andra halvåret.

Salén Energys och Salén & Wicanders resultat väntas bli mycket goda.

Hittills under andra halvåret avtalade fartygsförsäljningar ger en vinst på sammanlagt ca 40 Mkr. Dessutom har ett hyreskontrakt med köpeoption på en oljeborrplattform avvecklats, vilket ger ett överskott på ca 80 Mkr.

Koncernens helårsresultat väntas bli 275 Mkr, vartill kommer extraordinära poster på ca 5 Mkr. Prognosen måste som vanligt omgärdas med betydande reservationer.

Liksom tidigare har latent kursförlust på långfristiga lån i utländsk valuta fördelats över lånens löptid. Generellt gynnas koncernen av en höjd dollarkurs eftersom intäktsskatten huvudsakligen är dollar. Härtill kommer att marknadsvärdena på de väsentliga anläggningstillgångarna, fartyg och oljeborrplattformar, noteras i dollar.

## New break for Siwertell

Siwertell, a subsidiary company of Salén & Wicander, has won three significant orders for coal unloading systems.

Taiwan Power Co. in Taiwan has ordered stationary unloaders, each with a capacity of 1100 ton per hour. The unloaders will operate for the Hsin-Ta Steam Power Station situated on the west coast of Taiwan. Barges carrying 1000 tons of coal will be discharged and the unloaders work simultaneously in the same barge. This means no warping of the barges which is one of the big advantages with the Siwertell shipunloaders compared with systems from other manufacturers.

Delivery is scheduled for April 1982.

Fynsværket Steam Power Station in Odense, Denmark, has placed an order for one coal unloader with a capacity of 1000 tons per hour. This unloader will in general be of the same design as the rockphosphate unloader delivered to Forth Ports Authority, Edinburgh.

The delivery will take place in August 1982.

The total value for the orders is about SEK 38.000.000.

### Koncernens resultaträkning (milj kr)

|                                               | Första halvåret 1981 | Första halvåret 1980 | Helåret 1980 |
|-----------------------------------------------|----------------------|----------------------|--------------|
| Omsättning                                    | 2.311                | 1.749                | 3.534        |
| Rörelsens kostnader                           | - 1.962              | - 1.542              | - 3.176      |
| Rörelseresultat före avskrivningar            | 349                  | 207                  | 358          |
| Avskrivningar enligt plan                     | - 75                 | - 78                 | - 157        |
| Resultat vid försäljning av fartyg            | 9                    | 66                   | 129          |
| Rörelseresultat                               | 283                  | 195                  | 330          |
| Finansiella intäkter                          | 61                   | 35                   | 109          |
| Finansiella kostnader                         | - 142                | - 111                | - 240        |
| Kursdifferenser                               | - 22                 | 0                    | - 9          |
| Resultat efter finansiella poster             | 180                  | 119                  | 190          |
| Extraordinära poster                          | 7                    | 108                  | 113          |
| Resultat före bokslutsdispositioner och skatt | 187                  | 227                  | 303          |

## Saléninvest Aktiesparfond

### Ställning 1981-09-30

|                               | 07.31     | 09.30     |
|-------------------------------|-----------|-----------|
| Antal anslutna                | 461       | 460       |
| varav sjöanställda            | 127       | 127       |
| varav kontorsanställda        | 223       | 222       |
| Salén & Wicander              | 111       | 111       |
| Totalt sparbelopp             | 1.494.600 | 1.970.600 |
| Antal aktier                  | 5.337     | 14.075    |
| Aktiekurs                     | 725       | 435       |
| Aktieportföljens totala värde | 3.869.325 | 6.122.625 |



## Ny koncernchef

Vid styrelsesammanträde i Saléninvest AB den 1 september meddelade Sture Ödner att han önskar avgå som VD och koncernchef i samband med ordinarie bolagsstämma våren 1982. Hans efterträdare kommer att bli nuvarande chefen för Salén Dry Cargo AB, *Gunnar Rosengren*.

Sture Ödner kommer även fortsättningsvis att ingå i Saléninvests styrelse och dessutom engagera sig i vissa för koncernen väsentliga affärer.

Gunnar Rosengren, född i Aneby 1943, tog studenten i Eksjö 1961 och jur kand i Stockholm 1967. Han gjorde tingstjänst vid Solna tingsrätt 1967-1970 och var anställd i Advokatfirman Lagerlöf 1970-1973.

Från 1973 har Gunnar Rosengren varit verksam i Saléninvestkoncernen, först som jurist och därefter som assistent till



*Gunnar Rosengren*

Sture Ödner resp Clarence Dybeck samt från 1977 som VD för Salén Dry Cargo.



*Björn Byrfors*

Till ny VD för Salén Dry Cargo från den 1 januari 1982 har utsetts *Björn Byrfors*, för närvarande tillsammans med *Bo Pernemar* ansvarig för affärssidan inom bulk



*Bo Pernemar*

på Salén Dry Cargo. *Bo Pernemar* blir nu ensam affärschef och ansvarig för hela detta område.

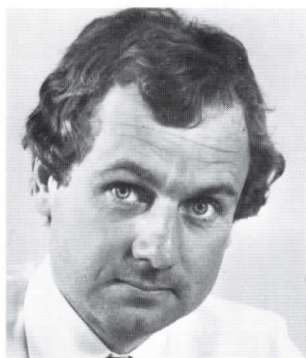
## VD-skifte i Saba

Vid J S Sabas koncernstyrelsesammanträde i mitten av augusti utsågs *Anders G. Carlberg*, vice VD i Svenskt Stål AB, till ny VD i J S Saba. Carlberg tillträder befattningen efter bolagsstämman våren 1982 men börjar som vice VD redan under sista kvartalet i år.

Nuvarande koncernchefen *Klas Holmberg*

*berg* blir VD för Stockholms Rederi AB Svea, som skall ombildas till ett förvaltningsbolag med fastigheter.

Anders Carlberg har varit på Svenskt Stål sedan årsskiftet 1978-79 och var dessförinnan chef för emballagedivisionen vid SCA i Sundsvall.



*Anders G. Carlberg*



*Klas Holmberg*

## New president of Saléninvest

At the meeting of the Board of Directors on September 1 Mr. Sture Ödner announced that he wishes to retire as president and head of the Saléninvest Group in connection with the Annual General Meeting of the Company in the spring of 1982. His successor will be Mr. Gunnar Rosengren, presently president of Salén Dry Cargo AB.

Mr. Sture Ödner will continue as a member of the Board of Directors and will also be involved in certain important Group projects.

Mr. Björn Byrfors has been named the new president of Salén Dry Cargo, effective January 1, 1982. Together with Mr. Bo Pernemar he is presently responsible for commercial operations in Salén Dry Cargo. Mr. Pernemar, as Commercial Manager, will now assume sole responsibility in this area.

## New managing director appointed at Saba

At a Board meeting of the J S Saba Group in the middle of August, Anders G Carlberg, deputy managing director of Svenskt Stål AB, was appointed J S Saba's new managing director. Although Mr. Carlberg will not take up his new post until after the annual general meeting in the spring of 1982, he will commence as deputy managing director during the last quarter of 1981.

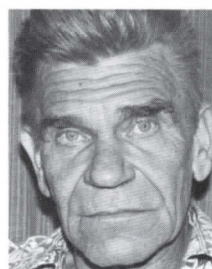
Klas Holmberg, currently chief executive officer of the Group, will become managing director of Stockholms Rederi AB Svea, which is to be restructured into a real estate holding company.

Mr. Carlberg has been at Svenskt Stål since year-end 1978. He was previously head of the packaging division of Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA, in Sundsvall.

## Dödsfall

Sjökapten Erik Hirvonen avled den 8 augusti 1981 efter en kortare tids sjukdom. Han tjänstgjorde på Salénrederiernas tankfartyg i olika befattningar fram till 1976 då han övergick till det saudiska rederiet, As-Safina. Hans sista fartyg var T/T Safina Salamah.

Båtsman Reino Rissanen omkom genom olyckshändelse den 13 oktober under semesterledighet, 35 år gammal. Han tjänstgjorde under ett tiotal år i rederiets fartyg och det sista var m/s Snow Drift. Båtsman Rissanen var bosatt i England.



*Erik Hirvonen*



*Reino Rissanen*



# Salén Energy ställde ut i Kina

Salén Energy deltog den 16–25 september i en energiutställning i Peking.

Utställningen var en del av den svenska energisatsning som gjordes i samband med kungaparets statsbesök i Kina. Energy är en av de sektorer som för närvarande prioriteras i Kina. Man kommer inom en snar framtid att göra en kraftig satsning på bl a offshore.

Bland deltagarna i energidelegationen fanns en grupp från energidepartementet under ledning av energiminister Ingemar Eliasson samt utställargruppen som bestod av ett antal svenska företag, däribland Salén Energy. Kinesisk värdorganisation var CCPIT (China Council for Promotion of International Trade).

I och med den uppmärksamhet som statsbesöket fick bland kinesiska myndigheter och massmedia var detta ett utmärkt tillfälle för svenska företag att presentera sig i Kina.



Utställningsgruppen leddes av dr Eric Lundblad från ASEA, på bilden i samtal med kungen. Tom Wachtmeister, i bakgrunden, är ordförande i Sweden-China Trade Council, där Saléninvest är medlem.



Salén Energy representerades av Ove Englund och Kerstin Bergh. Bilden visar Ove Englund och en grupp kinesiska besökare.

## Salén Energy exhibition in China

Salén Energy was among the exhibitors at an energy exhibition held in Beijing (Peking) from September 16 to 25.

The exhibition was part of the Swedish effort in the field of energy made in connection with the state visit of Sweden's king and queen. Energy is one of the sectors currently being given high priority in China. In the near future China will make a powerful offensive on the offshore sector, among others.

Participants in the energy delegation included a group from the Department of Energy, led by Energy Minister Ingemar Eliasson, and the group of exhibitors consisting of a number of Swedish companies – among them, Salén Energy. The Chinese host organization was CCPIT (China Council for Promotion of International Trade).

The exhibition was opened on September 16 in the presence of the royal couple. In view of the publicity attracted by the state visit among Chinese authorities and mass media, this was an excellent opportunity for Swedish companies to present themselves in China.

## Oljeborrning i Turkiet

Borrningen av det första hålet, EFE-1, i det turkiska kontraktområdet inleddes den 20 september. Målet var en struktur som kartlagts genom den tidigare seismiska undersökningen och som tolkats som ett begrävt korallrev. Sådan rev är ofta porös och kan utgöra lager där olja och gas kan samlas upp.

Borrningsresultaten bekräftade denna tolkning; revet fanns verkligen på ungefär det väntade djupet och var täckt av ett tätt lager skiffer. Tyvärr hade inte tillräckliga mängder olja bildats i området och revet var därför endast till en liten del fyllt med

olja. Produktion av olja från denna struktur väntas därför inte kunna bli ekonomisk.

Efter att ha borrat genom hela revet och utfört mätningar i borrhålet beräknas borrhartyget flytta sig till nästa läge i södra delen av kontraktområdet där borrning av ett hål med en annan typ av struktur som mål påbörjas i slutet av oktober.

## Oil drilling in Turkey

The first well, EFE-1, in the Turkish contract area was spud September 20th. The target was a structure which had been mapped from seismic data and was interpreted as a reef. As reefs are often very porous they are suitable reservoir rocks where oil and gas can accumulate.

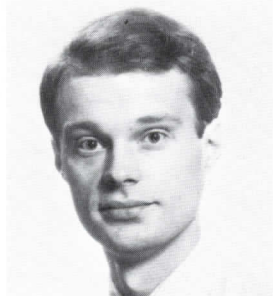
The drilling confirmed this interpretation; the reef existed at about the estimated depth and it was covered by shale which constitutes a suitable cap rock. Regrettably sufficiently large quantities of oil had not been generated in this area and only a small part of the structure contained oil. It is consequently not expected that the oil can be commercially produced.

The drillship will now continue to drill through the reef and then log the well. It will then move to the next location in the south part of the contract area where a different type of structure will be drilled.



## Salénkontor på Filippinerna

De senaste åren har SRS' joint venture på Filippinerna i samarbete med Mr. A. Yuchengco fördjupats och ökat i omfattning. För närvarande drivs sex kylfartyg i detta joint venture, alla chartrade av SRS.



*Kjell Sundberg* – tidigare sjöanställd inom Saléns – kommer från oktober månad att tjänstgöra i Manila som Saléns representant med huvuduppgift att utbilda filippiner i praktisk fartygsdrift. Kjell Sundberg har som elektriker och elingenjör tjänstgjort i de aktuella fartygen. Dessutom har Sundberg under sin tid som facklig representant för Maskinbefälsklubben inom Saléns fått insikt i såväl rederiekonomi som personaladministration.

# Fartygsköp för SRS

Salén Reefer Services (SRS) har från Sea Container-gruppen förvärvat två kylcontainerfartyg, som är på långtidscharter till en av SRS nuvarande kunder. SRS har optioner att under vissa betingelser förvärva ytterligare fyra fartyg. Närtrafik med kylcontainers kommer att utvecklas i nära samarbete med Sea Containers, som är ägare till världens största kylcontainerflotta.

Genom förvärvet tar SRS ett steg in på marknaden för frukttransporter över kortare distanser. Tillskottet av de två kylcontainerfartygen utgör ingen förändring i

SRS policy att arbeta för palletisering av de flesta frukttraderna.

SRS är också just i slutskedet av utformningen av en ny serie palletiserade fartyg som inom kort kommer att beställas från nybyggnadsvarv. De planerade nybyggena, som är en uppföljning av Winterfartygsserien, har en storlek på 430 000 kubikfot fördelat mellan fyra rum med fyra däck. Maskinrum och däckshus placeras akterut medan en lång back omfattar det förligaste lastrummet. Fartygen blir bunkerekonomiska med en provtursfart på 20 knop.

## New vessels to SRS

SRS have acquired from the Sea Container group two reeferized container vessels. The vessels are employed on long-time charter to one of SRS' present customers.

By the acquisition SRS are taking a step into short-haul fruit trades, whereas the company traditionally have been concentrating on transportation over longer distances. The addition of the two reeferized container vessels is no change in SRS' policy to advocate for palletization in most of the fruit trades, but merely a recognition to the fact that some special trades require different methods of transportation and

that the means of transport is an integral part of the marketing process of fresh fruit, which for long has been an important guide line for the company's research and development work.

SRS remain fully committed to the palletization concept and are actually about to finish the design work for a new series of fully palletized open "Winter-type"-vessels of about 340,000 cbft that shortly will be ordered from newbuilding yards.

The short-haul reefer container traffic will be developed in close co-operation with Sea Containers, which company is the Owner of the biggest fleet of reefer containers in the world.

The Salén group has since many years been involved in container traffic through companies like Tor Line, Linea Manaure, Foss and BNS, which company is agent for Sea Containers in Sweden.

SRS believe that the two vessels, the existing container knowledge within the group and the co-operation with Sea Containers will be an interesting complement to their existing traffic-pattern.

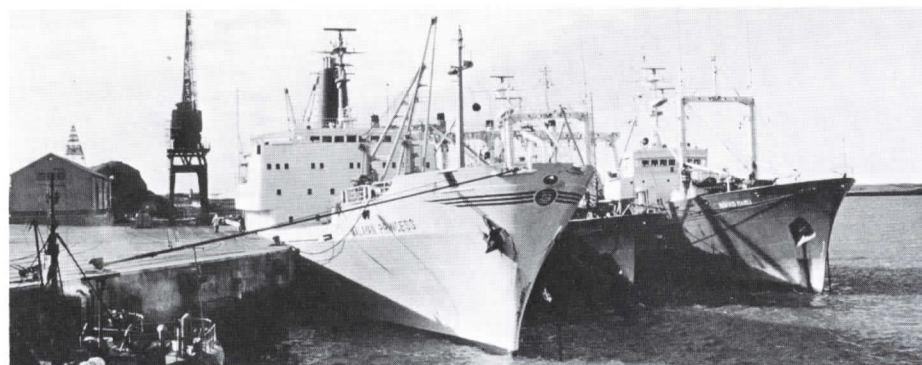
## First fish cargo loaded in Argentina

Explotación Pesquera de la Patagonia SA (Pespasa) began operating in Argentina in July. The first transshipment was made as early as September from the trawlers Rokko Maru and Kasuga Maru to the Salén Reefer Services (SRS)

refrigerated carrier *Malayan Princess*. To celebrate Pespasa's loading of the first cargo of fish, Captain Villagrancia hosted a reception on board.



The picture, taken on the bridge of the *Malayan Princess*, shows, from left: Svante Svensson, manager representative, *Malayan Princess* Y. Sakamoto, director, Pespasa Captain Villagrancia, *Malayan Princess* Ryoji Aino, president, Pespasa José Gomez, port captain, Salén Argentina Kiyoshi Suzuki, vice president, Pespasa Kunihiro Koike, director, Pespasa Hitoshi Aita, director, Pespasa Thorsten Klenell, Salén Argentina



Transshipment took place in Puerto Deseado in southern Argentina.

## Salén expands Philippine operations

In recent years the joint venture in the Philippines between Salén Reefer Services (SRS) and Mr. Al Yuchengco has been widened and increased in scope. Six reefer ships, all chartered by SRS, are currently operating under the joint venture.

Kjell Sundberg, previously in sea-based employment with Salén, will serve as Salén's representative in Manila from October. His main task will be to train Filipinos in practical ship operation. Mr. Sundberg has worked on these vessels as an electrician and electrical engineer. In addition, during his time as a trade-union representative of the Engine-Room Officers' Club within Salén, Mr. Sundberg gained insight into the finances of both shipping and personnel administration.



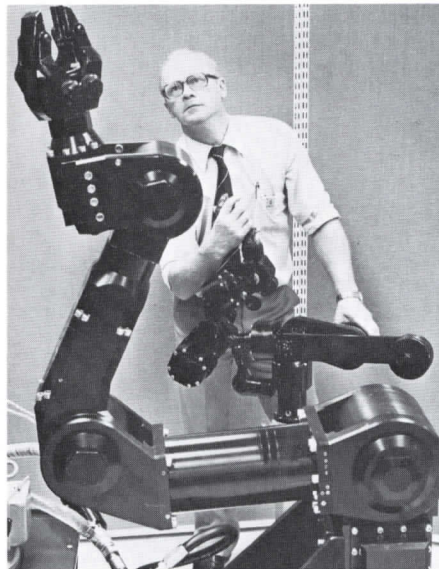
# Manipulator från Jungner Marine

Jungner Marine introducerade på Offshore-mässan i Göteborg nyligen en fjärrstyrd hydraulisk manipulatorarm för undervattensbruk. Manipulatorarmen, som har åtta frihetsgrader, är avsedd för dykarlösa arbetsoperationer på stora djup och är datastyrd från ytan av en operatör med hjälp av en styrarm som har samma rörelseförmåga. Armen är utrustad med s k force feed back, vilket gör att operatören känner den kraft han använder.

Styrellektroniken, som är mycket flexibelt utformad, möjliggör användning av manipulatorarmen vid reparationsarbete under ytan samt vid rengöring och inspektioner (NDT) av riggar och plattformar utan fara för dykarens liv.

Manipulatorarmen kan f n användas på djup ned till 600 m och en version för mycket större djup är under utveckling.

Både manipulatorarm och styrsystem är helt svenskt-utvecklade och tillverkas av Jungner Marine AB.



*Manipulatorarmen är datastyrd från ytan av en operatör med hjälp av en styrarm som har samma rörelseförmåga.*

Manipulatorn tillverkas i tre storlekar med max. räckvidd i meter enligt typbeteckningen:

UMV 1.2 som lyfter 30 kg

UVM 1.6 som lyfter 50 kg

UVM 2.5 som lyfter 80 kg

Normalt monteras manipulatorarmen på en fjärrstyrd undervattensfarkost som kan arbeta på olika djup. Operatören på ledningsfartyget på ytan styr manipulatorns arbete med hjälp av en TV-skärm.

*Projects in underwater technology are under way in many parts of the world today in order to develop techniques for exploiting the mineral assets occurring at great depths in the world's oceans. There are obvious applications in this area for an advanced underwater manipulator, according to Bo Lindström, managing director of Jungner Marine.*

*Inom undervattensteknik-området finns idag på många håll i världen projekt för att utveckla teknik att exploatera mineraltillgångar i världshaven på större djup. Här finns givna applikationer för en avancerad*



*undervattensmanipulator, säger Bo Lindström, VD för Jungner Marine.*

## New manipulator from Jungner Marine

Jungner Marine introduces the new remote controlled hydraulic underwater manipulator at the Gothenburg and the Aberdeen Offshore Exhibitions.

The manipulator with its eight joints including grip has an operating depth of max. 700 metres. The operator controls the manipulator with a replica master arm so that the slave follows the master motion. The manipulator has also force feedback so that forces applied to the slave can be sensed by the operator in the master arm.

The purpose of a manipulator is to do some of the tasks the divers are doing today, both maintenance and inspection tasks such as cleaning, cutting, corrosion control, NDT-inspection, turning valves and handles, screwing or unscrewing bolts. The divers cannot be totally replaced but the aim is to minimize their risky job. As the working depth is increasing, the need for good manipulators will also increase.

This underwater manipulator has a clean and rugged design with internal cabling and hydraulic pipes. Its operation envelope is impressive, shoulder and elbow joints for example can rotate 300° resp. 240°.

The grip is neat although it can gap as much as 14 cm. It has also endless rotation capability.

The control system is built up with two microcomputer systems to get a multiplexing facility, with some capacity left for customer use. The control system includes a keyboard on which grip force or force feedback level can be altered.

The underwater manipulator is manufactured in three different sizes with max. length in metres as type number:

UWM 1.2 lift capacity 30 kg

UWM 1.6 lift capacity 60 kg

UWM 2.5 lift capacity 90 kg

This new force feedback manipulator manufactured and sold by Jungner Marine AB in Solna, is a new flexible tool for the offshore market.

## S&W ger ut Newsletter

Hos Salén & Wicander i Solna har man en tid gått och ruvat på idén att ge ut ett eget informationsblad. Företaget har ju som vi alla vet expanderat en hel del under senare år och de anställdas antal har ökat liksom antalet uppdragsgivare och kunder. Allt detta har medfört ett behov av att samla och utge information om vad som händer inom S&W-gruppen i en periodisk publikation.



Nu har det första numret av deras "Newsletter" kommit ut. Fyra gånger om året är det meningen att publikationen skall produceras.

Som sig bör innehåller det första numret en grundläggande redogörelse för de olika enheterna inom gruppen, inkluderande även dotterbolag i utlandet. I introduktionen riktar företagets VD Janne Lundberg en uppmaning till alla läsare av tidningen

att höra av sig med kommentarer och förslag beträffande dess innehåll i framtiden. Den som vill ha S&W:s Newsletter regelbundet kan höra av sig till Anita Taylor, Salén & Wicander, Box 1122, 171 22 Solna, eller ringa henne på tel. 08-98 06 80.

Avslutningsvis vill vi önska vår nya tidningskollega många trevliga utgåvor i framtiden och ett långt liv.

## S&W publishes newsletter

Salén & Wicander (S&W) in Solna, Sweden, recently published the first issue of its own newsletter, designed to provide an effective channel of external and internal communications that will provide an information link between the S&W Group's growing number of employees, operating units and customers. The newsletter will be published quarterly.

The first edition features a complete presentation of all the companies in the S&W Group, including foreign subsidiaries. S&W's Manag-

ing Director Janne Lundberg contributed an introductory statement encouraging the readers to write in with comments and suggestions concerning the newsletter's future contents. Those who wish to receive S&W's "Newsletter" are requested to contact: Anita Taylor, Salén & Wicander, Box 1122, 171 22 Solna, Sweden (telephone: 08/98 06 80).

We extend best wishes to S&W for the success of their newsletter, which we hope will enjoy a long life.



# Chefsrollen – tema vid årets koncernkonferens

Vilken inriktning får chefsarbetet inom Saléns de närmaste åren? Ett 50-tal Salén-chefer och styrelsemedlemmar tillbringade några septembardagar i Tällberg för att diskutera den frågan.

För att fundera över vad som kommer att krävas av cheferna måste man veta hur de olika företagen inom koncernen tänker utveckla sina affärsidéer inom en någorlunda överblickbar framtid. Seminariet inleddes därför med en koncernöversikt av VD Sture Ödner och en presentation av läget företag för företag.

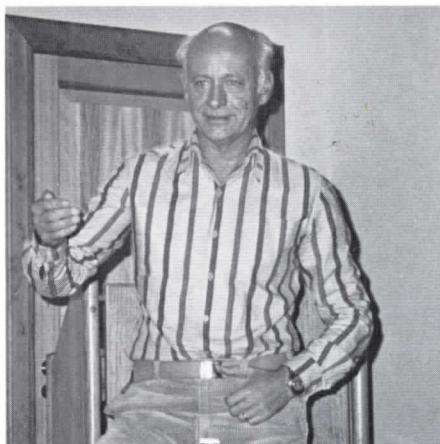
Lars Malm, konsult i managementfrågor med ett förflutet i direktioner och styrelserum, ledde övningarna. Lars Norberg, psykolog, som studerat livet "Ombord på Saléns", bidrog med iakttagelser och funderingar kring arbetsklimatet inom olika avdelningar i företaget.

Ett av de bästa sätten för blivande chefer att skaffa sig en bred kunskap och överblick ansågs vara att då och då byta arbetsuppgifter inom företaget eller koncernen (job rotation).

Bättre och mera långsiktig planering för dem som skall arbeta en tid utomlands efterlystes. Både utlandsvistelsen och hemkomsten måste förberedas noga för den som reser och för eventuell familj.

Tanken att vara chef för en tidsbestämd period, kanske tre år, tycktes de flesta uppfatta som positiv. Efter en sådan period kan det vara rimligt att diskutera om chefskapet skall fortsätta ännu en treårsperiod eller om det kanske från individens och/eller företagets synpunkt är önskvärt att chefen byter arbetsuppgifter.

Några ämnen kom upp gång på gång i grupparbetena och i friare samtal. Ordet generositet nämndes ofta. Inom enheterna finns den, men mellan avdelningar och funktioner kan det vara så och så. Man job-



Lars Malm

bar och sliter för den egna enhetens ganska kortsiktiga mål och tänker inte på att gemensamma resurser i form av t ex teknik behöver byggas upp för behov på lite längre sikt. Detta resursskapande klarar åtminstone inte de mindre enheterna själva. Här behövs koncernen. Finansieringen är ett annat område där enheterna har stöd av koncernen. Mycket av debatten cirklade kring vilka resurser och funktioner som mår bra av att hållas ihop och vilka som kan decentraliseras, kanske hårdare än nu.

Resursen människor då? Hur bra är Saléns på att ta hand om den?

Företagsledningen är starkt marknads-



Lars Norberg

anknuten. Cheferna är affärsmän. En jätteinsats har gjorts för att på några år ta igen vad som förlorades vid mitten av 70-talet. Nu befinner man sig på topp igen. Vad lärde man sig av krisen? Och framför allt: vad skall företaget göra nu?

Solen sken, Siljan var blå och äpplena lyste röda på träden och i gräset under dem. Medan konferensdeltagarna talade med varandra om sitt jobb. "Men det viktigaste samtalet är trots allt det som chefen för med sig själv", var en av de klokheter som sades.

Materialet från konferensen håller nu på att bearbetas och sammanställas.

Marianne Pihlgren

## Nya Siwertell – lossare för flytande terminaler

Från Libexim S.A. i Grekland har Siwertell erhållit order på tre fartygsslossare för cement. Fartygsslossarna skall monteras på flytande terminaler och har vardera en kapacitet på 800 ton/timme.

Speciellt intressant är att två lossare skall monteras på samma terminal. Denna flytande terminal får en kapacitet av 1 600 ton cement per timme och kommer att bli

en av världens största för hantering av cement. Siwertell-lossarna kan användas dels för att lossa bulkfartyg och genom lastningsarmar lasta terminalen, och dels föra cementen från terminalens egna lastrum till packningsstationer. Denna order är den hittills största enskilda order Siwertell erhållit.

### New Siwertell unloader for floating terminals

AB Siwertell has received an order from Libexim S.A., in Greece, for three ship unloaders for cement. The unloaders, each with a capacity of 800 tons/hour, will be mounted on floating terminals.

A feature of special interest is that two unloaders will be mounted on the same terminal. This floating terminal will have a capacity of 1,600 tons of cement per hour and will be one of the world's largest for cement handling. The Siwertell unloaders can be used for unloading

bulk carriers and – via loading arms – for loading the cargo space at the terminal, and also for conveying the cement from this space to packing stations.

This is the largest single order Siwertell has obtained up to now.

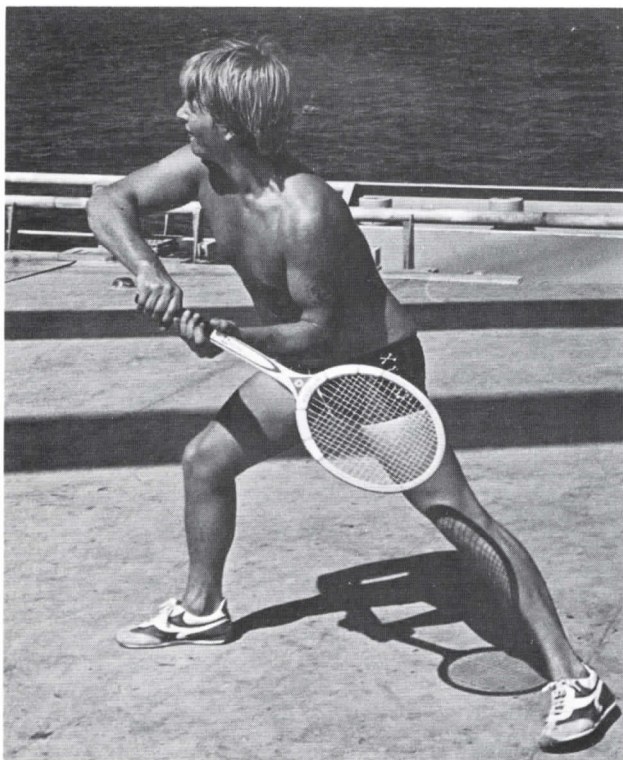
The picture shows the Siwertell unloader recently mounted on Saltech's cement terminal, which will be located in Yanbu, in Saudi Arabia.



SIFO-chefen Hans Zetterberg talade över ämnet "Samspelet mellan chef och medarbetare – attityder och värderingar".



# Fritid o



Thomas Johansson tränar tennis på en lucka

Hos Saléns kan vi skryta med att vara ägare till det kanske allra förnämligaste bildarkivet i rederibranschen. Det har byggts upp under årens lopp och omfattar svartvita bilder från tidigare år och färgdiabler men även svartvita från senare år. De flesta är tagna av Per-Olow Andersson, som inte kräver någon närmare presentation i dessa spalter. Han var med redan för 40 år sedan, när rederiet var ungt, och är

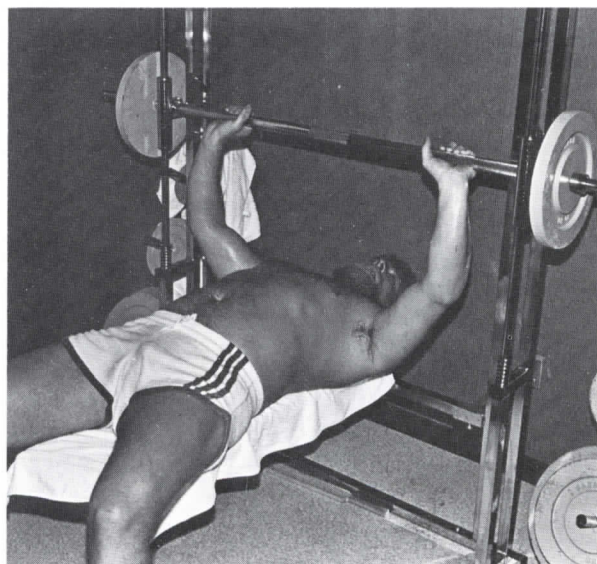
det fortfarande, alltid med samma iver och kompetens. Bildarkivet är stort och besvärligt.

Andra fotografer som bidragit till vårt fotoalbum är Mats Marskiöld och Mark Olsson, kända för våra läsare, för att nu nämna några.

Det är nu en tid sedan senast var ute med va



I motorman Roland Norbergs träningsprogram ingår rephoppning.



Kocken Alf Johansson i motionsrummet



På kvällarna



Matros Hugo Bergström i fartygets hobbyverkstad.



# ombord

arbetande med sam-  
ns vare sig uppdraget  
eller inte.  
om lämnat värdefulla  
arkiv är Hans Ham-  
Markefelt, båda väl  
samt Bertil Wöllner,  
ra.

edan Mark Markefelt  
vårt kylfartyg Winter

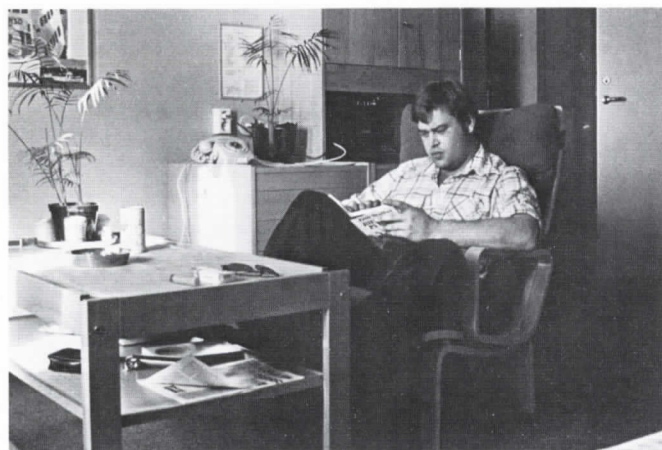
Moon och vi redovisade efter hans hem-  
komst något av hans bildskörd. Här följer  
nu ytterligare en serie bilder, som visserli-  
gen allesammans har att göra med fritiden  
ombord i Winter Moon men som likaväl  
kan sägas illustrera hur sjömannen av idag  
kan tillbringa sin fritid i vilket som helst  
av våra fartyg.



*Fest på däck – Ref Eng Bertil Andersson  
konverserar Anna-Karin Eriksson*



*a samlas man ofta i mässen för en pratstund.*



*3:e mask Örjan Thorsson i sin hytt*



*Till sjöss sköter man själv om sin gar-  
derob. Här pressar chiefsteward Urban  
Gullberg byxor.*



# Billhälls till Saba

Den 30 april i år förvärvade J S Saba AB 20% av aktierna i livsmedelsföretaget D. Billhäll AB i Göteborg och den 16 september resterande 80%. Billhälls försäljning under 1981 beräknas uppgå till ca 550 Mkr. Billhälls, som för närvarande är kund hos ICA när det gäller kolonialvaror, blir därmed kund hos Dagab. Företaget är vidare en av Frans A. Sandéns största kunder när det gäller frukt och grönt.

Företaget som varit mycket framgångsrikt på göteborgsmarknaden kommer att fortsätta att arbeta under namnet Billhäll och behålla sin nuvarande lågpris- och kvalitetsprofil.

Nuvarande vice verkställande direktören Tomas Kjerulf efterträder Per Billhäll som VD.

Den första Billhälls-butiken vid Kungstorget i Göteborg.

Foto: Jan Börjesson



## Ännu ett filippinskt borrhål

En omfördelning av andelarna i prospekteringskontraktet på Reed Bank i Syd kinesiska Sjön har överenskommit under sommaren efter det att KemaNobel och två filippinska företag dragit sig ur projektet. I stället har ett kanadensiskt företag, Denison Mines Inc., samt det statliga filippinska oljebolaget inträtt och de kvarstående deltagarna reducerat sina andelar något. Salén Energy har därefter nu drygt 15% andel.

Genom inträdet av de nya företagen blir

det möjligt att borra ytterligare ett hål. En semisubmersible borrhälsplattform, som just nu borrar utanför Palawan för Cities Service, har blivit tillgänglig från början av november.

Det nya borrhålet beräknas placeras 4-5 km nordöst om det första, Sampaguita-1, som gav stora mängder gas och för-

hoppningen är att här påträffa den gasförande sandstenen något djupare och i ett tjockare skikt. I så fall bör större mängd gas och kondensat erhållas och möjligen underlag för en produktion av kondensat medan gasen återföres till sandstenslagret. Till jul bör vi veta om dessa förhoppningar går i uppfyllelse.

## Another Philippine well

The participations in the oil prospecting joint venture in the Reed Bank area of the South China Sea were redistributed under an agreement during the past summer, following the withdrawal of KemaNobel and two Philippine companies from the project. In their place a Canadian company, Denison Mines Inc., and the Philippine Government-owned oil company have joined the consortium and the remaining original participants have reduced their shares slightly. As a result, Salén Energy now has a participation of slightly more than 15 percent.

The entry of the new companies makes it possible to drill an additional well. A semisubmersible drilling rig, which was working off Pala-

wan island for Cities Service Company in mid-October, has become available beginning in November.

The new well is expected to be drilled four to five kilometers northeast of the first well, Sampaguita 1, which produced large amounts of gas. It is hoped that the gas-bearing sandstone will be found here at a slightly greater depth and in a thicker stratum. If this happens, substantial amounts of gas and condensate should be obtained, and possibly a basis for production of condensate while the gas is returned to the sandstone deposit. By Christmas we should know if these hopes will be realized.

## Kontrakt för Microdrill

TGB-Microdrill AB, där Salén Energy äger 25%, har tecknat sitt första utlandskontrakt. Det gäller oljeborrning i Tunisien. Det amerikanska oljebolaget Union Texas är operatör för koncessionen, i vilken även Svenska Petroleum Exploration har en andel. Kontraktet omfattar 4-7 hål och arbetet kommer att påbörjas i januari.

## Contract for Microdrill

TGB-Microdrill AB, in which Salén Energy has a 25-percent interest, signed its first overseas

## Salén Energy köper del av semisubmersible

Salén Energy har gått in med 10% i en semisubmersible borrhälsplattform av typen Bingo 3000, som kommer att skötas av det norska företaget Divy Offshore. Riggen har ett fyraårskontrakt i den brittiska sektorn av Nordsjön för det brittiska statliga oljebolaget BNOC. Priset för hela riggen är ca USD 85 milj.

contract - involving oil drilling in Tunisia. The U.S. oil company Union Texas is operating the concession, in which Svenska Petroleum also has an interest.

The contract covers 4 to 7 drill holes and work will commence in January.

## Salén Energy acquires part interest in semisubmersible drilling rig

Salén Energy has acquired a 10-percent share in a Bingo 3000 type semisubmersible drilling rig, which will be operated by the Norwegian company Dyvi Offshore. The rig has been contracted for a four-year period in the British National Oil Corporation, BNOC. The price for the complete rig is approximately USD 85 million.



# Helikopter till Norge



Den framgångsrika organisationen Norsk Luftambulans har beställt en ny BO 105 CBS helikopter från Messerschmitt-Bölkow-Blohm i München, vilket företag representeras av Salén & Wicander Teknik AB i Solna.

Helikoptern har förutom modernaste

tekniska flygutrustning speciell ambulansutrustning ombord. Organisationen, som har 50.000 medlemmar, utför räddningsaktioner i Oslo- och Stavangerområdet med sina helikoptrar försedda med läkare och medicinsk utrustning.

## Helicopter to Norway

The highly successful Norwegian Air Ambulance organization has ordered a brand new BO 105 CBS helicopter from Messerschmitt-Bölkow-Blohm in Munich. The helicopter will have a specially designed ambulance interior in addition to avionic equipment of latest technology. The Norwegian Air Ambulance organization has now 50,000 members and provides emergency medical services with its doctor manned helicopters in the Oslo and Stavanger areas.

# Saléns med i Swedec

Swedec International AB är ett företag gemensamt ägt av staten och Näringslivets Utbildnings AB, det senare ägt av 20-talet företag inklusive Saléninvest. Verksamheten riktas mot u-länder och internationella hjälporganisationer för att på kommersiell bas tillhandahålla kompetens och kapacitet inom hela den tjänstesektor som svenska offentliga myndigheter svarar för, samt administrera och utbilda för projekt inom vad Sverige kan erbjuda i teknologioverföring och industri.

Verksamheten kom igång i början av år 1979 under ordförandeskap av Gunnar Heckscher och med Fredrik Odenrick som VD. Göran Axell från Salén är en av näringslivets fyra representanter i styrelsen.

Arbetet gick trögt i början utan referensobjekt och erfarenhet. Idag är emellertid Swedec välkänt i departementen, Industrieförbundet, Exportrådet och andra organ som kan komma i kontakt med utbildningsförfrågningar från u-länder. Man är också relativt välkänd på de flesta marknader i u-länderna. Dessutom är Swedec registrerad som konsult i utbildning i World Bank, Asian Development Bank, Interamerican Development Bank m fl.

Redan på ett tidigt stadium kom man in på ett stort projekt som omfattar uppförande av en yrkesskola i Algeriet för trävarubearbetning för 800 elever. Projektet omfattar leverans av inredning och utrustning, uppläggning av pedagogiska planer,

framtagning av läromedel, lärarutbildning i Sverige samt uppföljning av utbildningen i Algeriet. I februari 1981 meddelade dock ministeriet för lätta industrin i Algeriet att projektet överlämnats till annan offertgivare.

Gemensamt med Salén offererades en sjöbefälsskola i Sharjah.

Seriösa projekt finns även i Libyen, Tunisien och Angola. Andra projekt i olika utvecklingsstadier kan vara av intresse för Salén, exempelvis projekt i Trinidad och Tobago, Irak, Venezuela, Bahrain, Kuwait, Mexico och Singapore.

Av Swedecs ca 7 milj kr eget kapital har hittills 2 milj förbrukats under tre års aktivitet.

## Salén's participation in Swedec

Swedec International AB is a company jointly owned by the Government and Näringslivets Utbildnings AB, which in turn is owned by about 20 companies, including Saléninvest. The company's operations are directed towards the developing countries and international aid organizations. It supplies – on a commercial basis – expertise and capacity within the entire service sector for which Swedish public authorities are responsible, and also administers and provides training for projects in fields in which Sweden can contribute in the transfer of technology and in industry.

Company operations started in the beginning of 1979, with Gunnar Heckscher as chairman and Fredrik Odenrick as managing director. Göran Axell, from Salén, is one of the four representatives of industry and trade on the Board of Directors.

Company operations were sluggish in the beginning in the absence of reference points and experience. Today, however, Swedec is well known in Government ministries, the Federation of Swedish Industries, the Swedish Trade Council, and in other agencies which may be involved in dealing with inquiries about training from developing countries. The company is also relatively well known in the majority of markets in the developing countries. In addition, Swedec is registered as a training consultant in the World Bank, Asian Development Bank, and Interamerican Development Bank, among others.

The Company became involved at an early stage in a large project relating to a timberprocessing vocational school in Algeria for 800 trainees. The project covers the supply of interior fittings and equipment, organization of teaching plans, production of textbooks and teaching

aids, teacher training in Sweden, and follow-up of the training in Algeria. In February 1981, however, the Ministry for Light Industry in Algeria issued a statement to the effect that the project had been assigned to another company. Important projects are pending in Libya, Tunisia and Angola. Other projects in various stages of development – for example, projects in Trinidad and Tobago, Iraq, Venezuela, Bahrain, Kuwait, Mexico and Singapore – may be of some interest to Salén.

The company submitted a tender jointly with Salén in respect of a school of navigation in Sharjah.

Of Swedec's shareholders' equity of approximately SEK 7 million, SEK 2 million has been used in operations over a period of three years.





## Kyl

Marknaden har varit mycket svag under de senaste veckorna och de avslut som gjorts har legat under förra årets lågsäsongsnivå. Den förväntade uppgången i september uteblev och en hel del operatörer drabbades av relativt långa väntetider.

Vi kan nu äntligen notera en större aktivitet och kan glädja oss åt vissa frakthöjningar och krympande väntetider. Problemen för oss själva är nu i stort sett över och flottan kan sysselsättas på ett fullt tillfredsställande sätt.

Förhandlingar för nästa års kontrakt är nu i full gång och vi har all anledning att se positivt på nästa år.

## Tank

Vid den här tiden på året brukar vi vanligen kunna rapportera hög aktivitet och stigande frakter i alla lastområden, men så är inte fallet i år. Låg oljekonsumtion, fallande oljepriser samt höga räntor är orsaker till att oljebolagen minskar sina lager i stället för att bygga upp dem inför vintern. Yamani har förklarat sin oro inför utvecklingen av alternativa energikällor och sagt att han kommer att arbeta för ett oljepris som inte hotar att minska OPEC's exportmöjligheter. Med tanke på flera OPEC-länders nu mycket låga oljeproduktion borde detta borge för ett stabilt oljepris över en längre period med Saudi-Arabien som prisledare. Detta är naturligtvis orsaken till att oljebolagen anser sig kunna minska lagren och därmed ränteutgifterna.

I AG ligger nu ett överskott på omkring 5 milj dwt. 250 000 ton får WS 22 och 350 000 ton WS 18 för en resa AG/West och de flesta VL/ULCC fraktas fortfarande med 1-6 månaders option som lager till USD 11 000-13 000 per dag.

## Torrlast

Den förväntade marknadsnedgången har varit kraftig. Marknaden för en Panmax-båt är idag ca USD 4. De sämsta frakterna betalas för resor från Pacific till Atlanten, de bästa från Atlanten till Pacific.

De främsta orsakerna till nedgången är den allmänna ekonomiska nedgången, tonnageanhopningen i Hampton Roads och en stor mängd nytt tonnage har kommit ut från varven.

Handysize-marknaden har inte påverkats lika kraftigt. Idag får man \$5 500-6 000 för en 26 000-tonnare.

## The Freight market

Week 42

### Reefers

The market has been very quiet during the past few weeks and freight levels have been lower than during the same period last year. The anticipated freight increases in September never materialized and this has led to extended periods of unemployment both for us and for our competitors. We have now, however, begun to notice an increase in activity and can foresee a gradual improvement in freight levels as well as a decrease in waiting-time.

Our problems are now by and large over and we have satisfactory employment for the whole fleet. Negotiations for next year's contracts are presently taking place and we anticipate an equally successful year in 1982.

### Tanker

It is at this time of the year that we can normally report high activity and increasing freight rates in all loading areas, but that is not the case this year. Low oil consumption, falling oil prices and high interest rates are causing the oil companies to reduce their stocks instead of the usual winter build up. Yamani is worried about the development of alternative energy sources and he has stated that he will work for an oil price which will not threaten to decrease OPEC's export possibilities. In view of today's low level of production in most OPEC countries, we can expect a stable oil price over a longer period with Saudi-Arabia as a price leader. This is certainly the cause why the oil companies have reduced their oil stocks and consequently their interest costs.

There is now a surplus of about 5 mill. dwt in the AG. 250,000 tons is paid WS 22 and 350,000 tons WS 18 for a voyage AG/West, and most VL/ULCCs are still fixed with a storage option of 1-6 months at USD 11,000-13,000 per day.

### Dry Cargo

The anticipated market downturn has been extremely serious and today's market for a Panmax vessel is around USD 4.50. The worst rates are paid for trips from the Pacific to the Atlantic whilst the return trip commands the best rates.

The main reasons for this downturn are the general worsening of the world economic situation, the congestion in the Hampton Roads and the appearance of a considerable number of newbuildings.

The handysize market has not been so badly affected. Today's market for a 26,000 tonner is about USD 5,500-6,000.



# Saléns gästade Clarksons

För ett år sedan gästades Saléns av ett manstarkt gäng från Clarksons världsberömda mäklariörelse i London. Aktiviteterna hade arrangerats på Malma gård.

I år stod Clarksons för motsvarande arrangemang i England och dit åkte den 25

september ett 15-tal representanter för Torrlast, Tank och Bunker för ett par dagars samvaro i Windsor utanför London. I de trevliga arrangemangen ingick sightseeing och idrottsaktiviteter i den lekfulla stilen. Det visade sig att salängänget inte

hade några svårigheter i år heller att besegra sina värdar i fotboll. Till allas förvåning vann salénarna även lerduveskyttet medan däremot Clarksons var vida överlägsna på tennisplan.



*Gunnar Rosengren, the new managing director designate, gets around Clarkson's otherwise outstanding goalkeeper.*

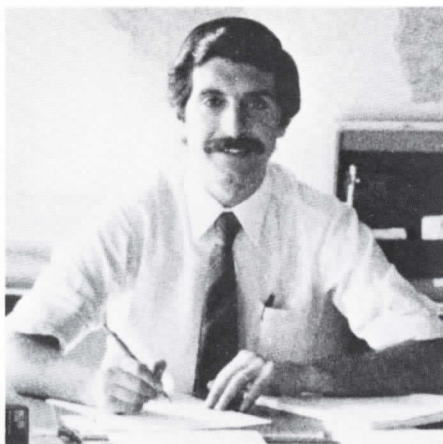


*John Peters and Richard Gale in action.*

## Goda kontakter huvudkontor – utland viktigt

Antalet salénkontor i utlandet har under senare år ökat och vi finns numera representerade i samtliga världsdelar och ett stort antal länder. Dessutom har vi ett mycket stort antal agenter världen över.

För att nå bästa möjliga resultat av utlandsverksamheten är det givetvis av största vikt att kommunikationerna löper friktionsfritt mellan huvudkontoret i Stockholm och de egna kontoren eller agentkontoren ute i världen. Det är även viktigt att personliga relationer skapas mellan dem som arbetar ute på fältet och folket på hemmaplan. För att skapa och upprätthålla sådana relationer arrangeras med jämna mellanrum besök på huvudkontoret av våra utlandsbaserade medarbetare. Det hör exempelvis numera till ordningen att de sk konferenserna som äger rum varje höst besöks av ett antal chefer för utlandskontoren.



En av dem som senast gästade huvudkontoret var Jorge Safatle från Salén Argentina, som under ett par veckor bekantade sig med salénarna och olika rutiner på huvudkontoret, framför allt då på SRS.

## Personalserviceprojekt

Vid konferensen föreslogs att en mindre organisation byggs upp av frivilliga och professionella krafter som kan sättas in i de olika problemsituationer som Saléns anställda och deras familjer kan försättas i. Tanken är att ekonomiska resurser för verksamheten ställs till förfogande från de

fonder som familjen Salén har ställt till personalens disposition.

För att undersöka förutsättningarna och finna former för den tänkta verksamheten har en arbetsgrupp tillsatts bestående av Ulvi Paff-Eriksson och Håkan Winström samt Lars och Marie Norberg.

## Salén people visit Clarksons in England

A year ago, a contingent from Clarksons, the worldfamous London brokerage firm, visited Salén and Malma, the Salén recreational center in Värmdö.

This year it was Clarksons turn to play host in England. On September 25, about 15 representatives from the Dry Cargo, Tanker and Bunker companies traveled to England for a two-day stay in Windsor, outside London.

The pleasant program that had been organized included sightseeing and some lighthearted sporting activities. Again this year, the Salén team had no difficulty in defeating Clarksons in football. To everybody's surprise, Salén also won the trapshooting contest. However, Clarksons were clearly superior on the tennis court.

## Foreign representatives visit head office

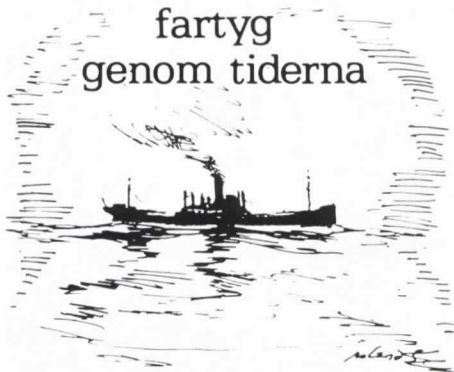
The number of Salén offices outside Sweden has increased in recent years and we are now represented in all world regions and in a large number of countries. We also have many agents throughout the world.

For international operations to yield the best possible results, it is naturally of the highest importance that communications proceed smoothly between the head office in Stockholm and Salén offices and agencies outside Sweden. It is also important that personal relationships should be fostered between those working out in the field and those stationed on home territory. To create and maintain such relationships, visits to the head office are arranged at regular intervals for our colleagues abroad. It is now common practice for a number of managers of overseas Salén offices to attend so-called Group conferences held each autumn.

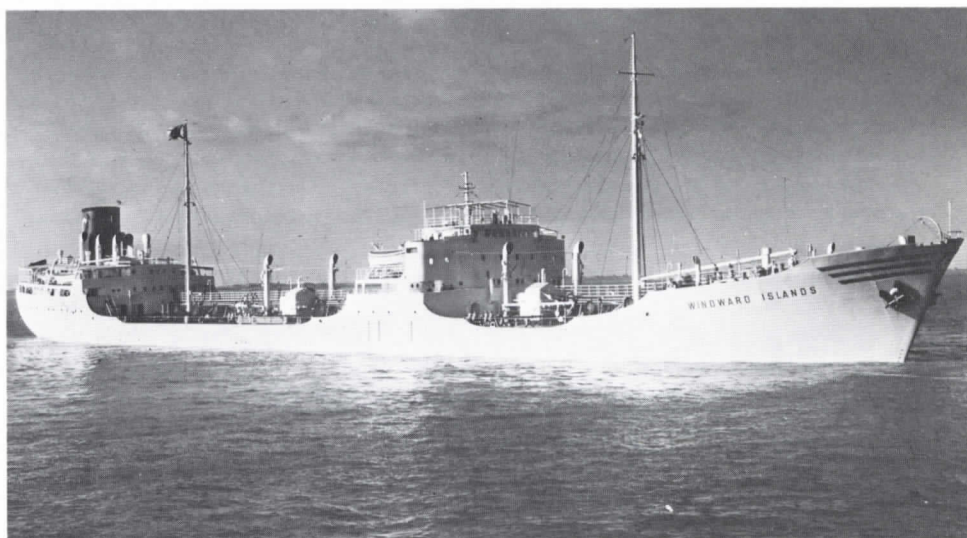
One of the most recent visitors to the head office was Jorge Safatle from Salén Argentina. During his two-week stay he met Salén staff and familiarized himself with various routines at the head office, especially those at SRS.



## Salénrederiernas fartyg genom tiderna



# 27



### *Sea Spray* (1960-1963)

Tankmotorfartyg, byggt 1950 vid AB Öresundsvarvet, Landskrona.

Tonnage: 9918 brt., 5846 nrt., 15919 tdw.  
Reg.nr.: 10088.

Byggdes med namnet *Alcides* för D/S A/S Eikland (I.M. Skaugen), Oslo, Norge.

1957, såld till Chagres Mar. Corp., Panama och omdöpt till *Windward Bay*.

1960, okt., inköptes fartyget till Sverige av Rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm och namnet ändrades till *Sea Spray*.

1963, april, avyttrades fartyget igen till Confidence Cia Nav. Corp. of Panama för 120.000 pund. Namnet ändrades till *Confidence* men hemorten sattes till Piraeus, Grekland.

1969, försåld till Greek Tankershipping Co. Ltd., Grekland och omnamnad till *Sparti*.

1971, såld till Sparti Shipping Enterprises Ltd., Piraeus, Grekland.

1974, jan., såld till Perusahaan Pertamina Minjak Dan Gas Bumi Negara, Jakarta, Indonesien och omdöpt till *Permina 108*.

### *Sea Spirit* (1960-1963)

Tankmotorfartyg, byggt 1952 vid Bremer-Vulkan, Bremer-Vegesack.

Tonnage: 11197 brt., 6828 nrt., 15505 tdw.

Reg.nr.: 10089

Detta fartyg levererades till Caribbean Land & Shipping Corp., Panama och bar då namnet *Windward Islands*.

1955, såld till Chagres Mar. Corp., Panama, men namnet bibehölls.

1960, okt., inköpt till Sverige av rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm och omdöpt till *Sea Spirit*.

1963, mars, försåldes tankern för 1.750.000 kronor till skeppsredare John S. Latsis, Piraeus, Grekland och omdöptes till *Margy*.

1973, åter registrerad på John S. Latsis, Piraeus, fortfarande som *Margy*.

1975, juli, omdöpt till *Petrola 35* för att passa in i skeppsredare Latsis namnserie.

1978, jan., såld till spanska köpare för nedskrotning och anlände till Castellon den 3 februari 1978 under bogsering från Piraeus.





# Arctic Wasa räddade skeppsbrutna

Den 6 oktober, tidigt på morgonen, uppfattade Arctic Wasa nödsignaler från det åländska fartyget Magdalene som ram-mats av det betydligt större grekiska fartyget Rodosi. Magdalene var på väg från Seaham i England till Raumo i Finland med kol och olyckan inträffade utanför Karlskrona i Hanöbukten. Arctic Wasa befann sig endast fyra sjömil från Magdalene då anropet kom. Det grekiska fartyget hade inte ens stannat efter kollisionen utan fortsatte som om ingenting hänt medan Magdalene gick till botten.

Vid ett telefonsamtal med befälhavaren i Arctic Wasa, kapten Bertil Björk, berättar denne att sikten var mycket dålig när olyckan inträffade och man förstod genast ombord på Magdalene att fartyget skulle gå under. Räddningsflottarna kastades i sjön och även livbåten sjösattes, vilken dock slet sig och försvann i den svåra



*De sju besättningsmännen som räddades från Magdalene, fr v Kaj Westin, chief, Christer Rosenholm, överstyrman, Sune Axelsson, befälhavare, Rolf Jansson, jungman, Thony Danielsson, steward, Torbjörn Sundberg, reparatör och sittande Per-Erik Palmu, båtsman.*

tjockan. Utan att någon skadades tog sig samtliga de nödställda ombord i flottarna

och bärgades ombord i Arctic Wasa, där de omhändertogs väl av beställningen.

## Fartygsposten – en viktig service

Sjöfolk är ett erkänt tåligt släkte, som inte kvirrar i första taget. Men det finns ändå ett par saker som kan få honom (eller henne) att säga ifrån på skarpen och det är när maten inte är bra eller när postgången klickar.

På rederiets postavdelning – liksom hos de lokala fackklubbarna – är man väl medveten om detta med postens betydelse och

försöker göra sitt allra bästa för att postgången skall flyta bra. Men det är inte alltid så lätt. Många gånger får fartygen plötsligt ändrade destinationer både en och två gånger under samma resa; andra gånger kan post drabbas av förseningar p g a strejker i olika länder.

I syfte att söka förbättra servicen har från sjötjänsten tillfälligt ledige ekonomi-

föreståndaren P-Å Strömbom åtagit sig att omhänderta postdistributionen fram till ordinarie "postgeneralens" återkomst vid årsskiftet efter militärtjänst.

Strömbom som genom sin sjötjänst har erfarenheter av postgången mellan land och fartyg har bett Salén-Nytt framföra följande tips – vilka enkelt bidrar till att göra postservicen snabbare och säkrare.

– Sätt alltid ut fartygets namn på brev till ombordanställd (känner Ni ej till fartygsnamnet är det till stor hjälp om Ni sätter ut brevmottagarens födelsenummer, vilket medför att personen och fartyget snabbt kan identifieras med hjälp av det databaserade personalsystemet.)

– Beakta att rederiet inte har rätt att utan fullmakt lösa ut rekommenderade brev, postanvisningar eller paket till ombordanställda.

– Postanvisning kan sändas, men endast om den är utställd på Salénrederierna "för kreditering av ombordanställd". Vederbörandes namn, födelsenummer och fartyg måste anges på postanvisningen.

– Postpaket kan givetvis sändas men skall adresseras till aktuell hamn och fartygets mäklare på platsen (mäklaren vidarebefordrar paketet till mottagaren ombord när fartyget anlänt).

"Fartygsposten", telefon 08-787 14 23, hjälper gärna de sjöanställdas anhöriga med förmedling av aktuella mäklaradresser och fartygens planerade hamnanlöp. Likaså kan anhöriga erhålla upplysningar om vilket fartyg post till den anställde bör adresseras till. Observera att detta ej gäller tidpunkt för avmönstring/mönstring – i sådana frågor skall som hittills sjöpersonalavdelningen kontaktas via växel 08-787 10 00.

*Ekonomiföreståndare P-Å Strömbom har tillfälligt ansvaret för rederiets fartygspost.*





# Trevlig pensionärs



*En del av resenärerna samlade i matsalen*



*Emil Nilsson, Stig Alling och Rune Fredin*



*Sture och Karin Lindqvist*



*Gunnar Sinclair och Harry Eriksson*



*Gerd Ryhr och Sture Lindqvist*

Även i år ställde vi salépensionärer vår vanliga höstresa till London. Den här gången hade vi större tur med vädret än tidigare, och – åtminstone vad jag såg – var det ingen som behövde gå iland hungrig, varken i Felixstowe eller Göteborg, på grund av den brist på matlust, som ett oväder ofta medför. Alla såg ut att uppskatta den förstklassiga maten vid samtliga måltider.

Att Tor Scandinavia däremot råkade illa ut med vädret på väg över Nordsjön för att hämta oss, det var ju fatalt. Våra bussar kom till Felixstowe i tid för färjans beräknade avgång, kl 18.30, men vid ankomsten dit fick vi meddelandet att färjan var 3–4 timmar försenad. Trevligare kan man ha än att göra av med den tiden i Felixstowe-terminalen, där det inte finns annat att få än hot dogs och läskedrycker. Inte heller fanns det tillräckligt med sittplatser, så många av oss fick vanka omkring.

Efter färjans ankomst ordnades det snabbt för vår embarkering, och praktiskt taget omedelbart efter denna kunde vi med en drink efter vars och ens smak skärpa



*Bosse Sundblad – omtyckt underhållare*

---

*Foto: Sven Lantz och Olle Ryhr*

---



# resa i gott väder

vår redan mycket goda aptit till den något sena middagen, för vilken de flesta av oss valde den delikata hälleflundran.

En stor del av den glädje resan beredde oss var som vanligt att få träffa gamla vänner från åren i koncernens tjänst.

Resan var som alltid utomordentligt arrangerad av vår kära Bitte (vem annars?) som gjort sig förtjänt av vårt hjärtliga tack för all omtanke och allt arbete hon lagt ner.

Den här gången hade hon mycket god hjälp under resan av vår ordförande, Bosse Sundblad, och hans effektiva "assistent", fru Hervor. De båda gjorde också vid flera tillfällen en glänsande insats när det gällde att underhålla oss. Bosses översättningar av svenska sjömansvisor till engelska är enastående: Jag framför allas vårt hjärtliga tack!

Till Personalstiftelsen ett stort tack för dess generositet, som gjorde att resan kunde genomföras för en mycket rimlig kostnad.

*Sven Lantz*



*Göran Berggren, fartygets befälhavare, och Hervor Sundblad*



*Einar Westerby och Nils Åhlin*



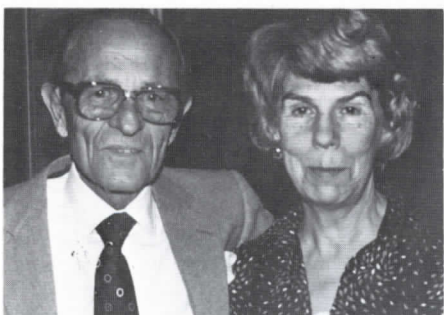
*Barbro Ericsson och Werner Klintbacke*



*Gunnar och Irma Jansson*



*Karin Lindqvist och Sven Lantz*



*Arvid och Gertrud Posse*



*Sven och Märta Hedberg*



# Speedy – en lirare som går

I Kallhäll kallas han för Bajen och på Saléns för Speedy, men tittar man i Katarina församlings kyrkobok står där Andersson, Arne Lennart, född 1934.

Sagde Speedy – för så kallas han av oss alla på Saléns, alltifrån koncernchefen till det senast anställda kontorsbudet, begick nyligen sitt 10-årsjubileum som ordförande och förste inpiskare i rederiets idrottsförening. I ett helt decennium har han fört idrottsföreningens banér och sett den utvecklas till en egen liten rörelse i företaget som håller 100-tals av dess medarbetare i trim året runt med gymnastik och idrott.

Speedy tycker nu att han gjort sitt i idrottsföreningen. 10 år är en lång tid och andra intressen kräver sitt. Därför lämnade han för en tid sedan över ordförande till Sven Appलगren, en annan eldsjäl när det gäller idrottsverksamhet i företaget.

I samband med den senaste friluftsdagen på Malma hyllades Speedy och avtackades av Per Hedberg som är vice ordförande i föreningen. Många välförtjänta ord av uppskattning kom Speedy till del.

Speedy tillhör numera skaran av trotjänare hos Saléns. Han började som springgrabb 1950 och blev då en av totalt 40 medarbetare på kontorssidan. Sedan har han vandrat vidare uppåt i företaget. När Speedy sökte jobbet hos Saléns fick han göra det hos vice VD Seth Brinck, som förhörde sig om Speedys betyg: "Jag har a i trädgårdsskötsel, räkning och kristendom", sa Speedy.

– "Ljuger inte Andersson nu, a i räkning?"

– "Tror direktör Brinck att jag kan ljuga som har a i kristendom?"

Detta hände på en fredag och påföljande lördag började Speedy jobbet. Förmodli-



*Speedy gör en dragning...*



*... och laddar med stora kanonen.*

gen är han den ende på Saléns som anställts på sitt kristendomsbetyg.

Kvick i tanken och kvick i repliken har han alltid varit, den gode Speedy, och kvick och klurig har han även varit i bollspel. Många har misstagit sig på hans skenbara klumpighet och många har bittert fått bita i gräset, i tennis, badminton, krocket, fotboll, minigolf och pingis – som exempelvis signaturen.

På Saléns finns det gott om folk med starka känslor av lojalitet mot företaget. Det var delvis därför vi klarade av de nyligen genomgångna, svåra åren. Till de mest lojala hör tvivelsutan Speedy. Sitt hjärta har han dessutom hos sina barn och naturligtvis hos Bajen. "En gång Bajen, alltid Bajen" – det är något som i högsta grad gäller denne söderkis, om vilken man på liknande sätt skulle kunna säga: har man en gång mött Speedy, glömmer man aldrig Speedy.

*G.E.*

## SFBF – klubben Salén

Ordinarie höstmöten  
Göteborg och Stockholm

5 november kl 12.30,  
Sjömansgården,  
Göteborg

6 november kl 12.30,  
SFBF:s kansli,  
Skeppsbron 32, Stockholm

**På dagordningen:**  
Nominering till styrelsen  
Nya avtalet  
Utlandsetablering

Välkomna!





# Kräftgången 81

Båtklubbens stora årliga arrangemang, den s k Kräftgången, ägde rum den 22 augusti. Femton båtar ställde upp och med barn och andra anhöriga blev det ett 60-tal som deltog. Vädret var väl inte det absolut bästa men stämningen var god – en sann seglare bryr sig ju inte så mycket om det är sol eller regn, det är vinden som räknas.

## Resultat

1 Barella/R Mohlin

Pokal "Asry Crayfish Cup"  
enl LYS-handikapp samt  
"Sven H Saléns vandringspris"  
enl LYS-handikapp av Salénare  
seglad båt.

2 Cavatina/L Lindau

3 Marmic/Eriksson Jr:s

4 Miss Piggy af Monrovia/  
M af Forselles

5 Stroller/L Arnebo

Pokal "SPC-CUP" snabbaste båt seglad  
tid

6 Lucy/T Milchert

7 Midma II/A Eriksson

8 Big Dipper/J Gustafsson

9 Blow up/E Hultman

10 Salona II/E Nyström

11 Mumin III/C Romare

12 Nitouche/A Hasselberg

13 Mollard/J Bager

14 Hexan/E lindén

SBK:s pris "ARCHIPELAGO

JUBILEE PARTY MEMORIAL

TROPHY" enl LYS näst sista båt

15 Salotta II/P Gripenberg

Utöver angivna pokaler utdelades (enl LYS) 2:a pris till Lennart Lindau, 3:e pris till Erikssons jr:s, och 4:e pris till Magnus af Forselles.

Årets vandringspriser: (för slutgiltig erövring erfordras 5 in-teckningar)

International SPC Cup – 2:a in-teckningen (Färg AB International i Göteborg. Tillfaller vinnande båt på seglad tid).

Asry Crayfish Cup – 2:a in-teckningen (Arab Shipbuilding and Repair Yard, Bahrain, Asrymar, London. Tillfaller vinnande båt enligt LYS).

Klämtaren (Saléns båtklubb 1977 – 3:e in-teckningen Archipelago Jubileé Party Memorial Trophy. Tillfaller näst sista båt enligt LYS).

Av Sven H Salén uppsatt pris enligt LYS, snabbaste salénanställd seglad båt.



Festen förgylldes av Mrs Misako Abe från Salénkontoret i Tokyo, som på ett förtjusande sätt förrättade prisutdelningen tillsammans med SBK:s vice ordf Janne Gustafsson.

## Lidingöloppet 81

I årets lidingölopp deltog en dam från Saléns, Monica Wiik på Ekonomi, som avverkade de 16 km på tiden 1.35.35 och därmed placerade sig på 1023:e plats.

På herrsidan, 30 km, deltog Karl-Johan Lundström, kylmaskinist SRS, på tiden 2.35.38, Alf Johansson, kock SRS, 2.44.35, och Peter Andersson (Speedy jr), 3.45.34.



Monica Wiik

## Action taken to improve crew postal service

Steps are eing taken both by Salén and its agents to improve postal service to ocean-going employees to the company. The following suggested measures will greatly assist current efforts to make crew postal service faster and more reliable.

– Always write the ship's name on a letter addressed to ship personnel. If you do not know the name of the vessel, add the addressee's personal identification number – through the use of personnel computers the ship can be quickly identified.

Note that the shipping company is not permitted to accept registered letters, money orders or packages without authorization from the crew member.

Money orders can be sent but only if they are made out to Salén and marked for crediting to the crew member. The addressee's name, personal identification number and the name of the vessel must be shown on the money order.

– Packages can also e sent, of course, but they should be addressed to the appropriate port and

Salén's designated shipping agent. The agent will forward the package to the addressee when the ship arrives.

Further information, including the name of the vessel that an employee is sailing on, planned ports-of-call of any Salén vessel, as well as the addresses of the appropriate forwarding agents in different ports, can be obtained by contacting Fartygsposten (Maritime Postal Service) in Stockholm, telephone number 08/787 14 23.

Please note that the above department cannot provide information on the dates of an employee's term of duty aboard a particular vessel. This information should be obtained through the Maritime Personnel Department, telephone number 08/787 10 00.

## Rättelser



I förra numret av Salén-Nytt uppgavs att telegrafist Nana Lorenz är gift med mannen på bilden. Detta stämmer inte. Bilden föreställer telegrafist Rolf Lausen som byter av Nana då hon skall gå på semester. Red. ber om överseende med misstaget.

Likaså uppgavs felaktigt att skolskeppet Gratia tillhör KSSS. Gratia ägs av Svenska Kryssarklubben.



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.



"På kvällen", färglitografi av Evy Låås



"Till salu", akvarell av den åländske konstnären Guy Frisk



"Hampton Court Early Spring", akvarell av Ann Bergson

Konstföreningens höstlotteri äger rum den 3 november då datorn plockar ut 20 vinnare bland medlemmar som aldrig vunnit tidigare.

Förutom de här avbildade konstverken utlottas målningar av konstnärerna Bengt Fredriksson, Astrid Harms-Ringdahl, Dick Romy och Georg Suttner, etsningar av Göran Brunius, Torsten Renqvist och Stig Åsberg, litografier av Philip von Schantz och Roland Svensson samt en portfölj, Ymer 80 med tre grafiska blad

(Brusewitz, Rudberg och Werner). Dessutom finns konsthantverk med i utlottningen – ett glas av Paul Hoff.

Konstverken kommer att visas i Salénhuset i början av november och vinnarna får som vanligt välja i tur och ordning.

För att bli medlem i Saléns Konstförening och ha chans vid nästa utlottning, som blir till jul, skicka in skriftlig anmälan till Bo Sundblad eller Brita Troell, Saléns

Konstförening, 106 09 Stockholm. Uppge personnummer, önskat belopp (5, 10 eller 15 kr/mån) samt om Du hör till LAP, SJP eller är pensionär.

Du som är pensionär, tjänstledig och alltså inte har lön från Saléns, kan betala direkt till postgiro nr 432 83 70-4, Kulturföreningen vid Salénrederierna, Konstsektionen, Stockholm.

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 \_\_\_\_\_