

Salén-Nytt



På utkik!

Bra resultat – men 1982 kan bli svagare

Koncernens omsättning blev SEK 4.615 m (1980 SEK 3.534m).

Koncernens vinst efter finansiella poster blev SEK 226 m (190), varav vinst vid försäljning av fartyg och oljeborrplattform SEK 162 m (129). Härtill kommer extraordinära poster på SEK 3 m (113).

Avkastningen på totalt sysselsatt kapital blev 13,4 % (11,4) och på eget kapital efter schablonberäknad skatt 14,8 % (14,8). Justerad vinst per aktie beräknas till SEK 37 (31).

Torrlastrederiets resultat blev gott. Torrlastmarknaden försvagades väsentligt under året, men detta hade endast mindre inverkan på resultatet beroende på tidigare gjorda fraktkontrakt.

Kylrederiets resultat förbättrades, trots att lågsäsongen under hösten blev sämre än väntat. Den fortsatt svaga tankmarknaden medförde att tankrederiet gjorde förlust, vilket dock begränsades genom tidigare gjorda fraktkontrakt. Salén Energys och Salén & Wicanders resultat blev mycket goda.

Koncernens intäktsvaluta är huvudsakligen dollar. Marknadsvärdena på fartyg och oljeborrplattformar noteras i dollar. Generellt gynnas således koncernen av höjd dollarkurs. Terminsförsäljningar av dollar medförde dock att kursuppgången fick begränsad effekt på resultatet. På lånen uppkom kursförluster på vilka liksom tidigare realiserade kursförluster på långfristiga lån fördelats över lånens löptid.

Koncernens likvida medel inklusive kortfristiga placeringar uppgick vid årsskiftet till SEK 542 m (393). Dessutom fanns outnyttjade checkräkningskrediter på sammanlagt SEK 29 m (32).

Moderbolaget redovisar efter bokslutsdispositioner och skatt en vinst på SEK 45, varefter de disponibla vinstmedlen uppgår till totalt SEK 103 m. Styrelsen föreslår en utdelning av SEK 5 pr aktie samt en extra utdelning av SEK 2,50 aktie, var till åtgår SEK 22,5 m (15). (Förra året utdelades SEK 5 inkl extra utdelning om SEK 2,50 omräknat efter fondemission och split).

Den extra utdelningen föreslås mot bakgrund av det tillfredsställande resulta-

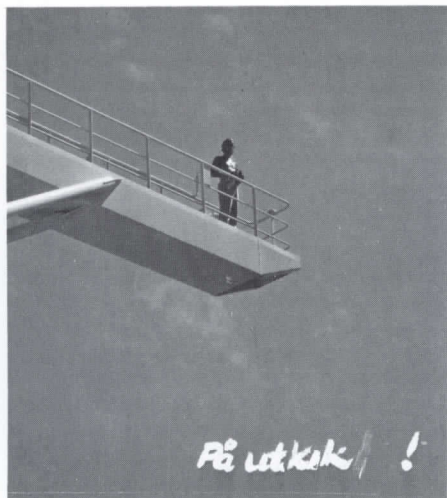
tet och speglar styrelsens uppfattning, att de starka variationer som är normala inom koncernens huvudverksamhet sjöfart, också bör slå igenom på utdelningen.

Koncernens rörelseegnarar väntas 1982 ge tillfredsställande resultat med undantag för tankrederiet. Någon förbättring av den för närvarande mycket svaga tankmarknaden kan för dagen inte skönjas. Inträffar ingen betydande förbättring av tankmarknaden kommer koncernens resultat att bli väsentligt lägre än 1981.

Koncernresultaträkningen resovisas i sammandrag nedan (belopp i SEK m).

	1981	1980
Omsättning	4 615	3 534
Rörelsens kostnader	-4 154	-3 176
Rörelseresultat före avskrivningar	461	358
Avskrivning enligt plan	-166	-157
Resultat vid försäljning av		
fartyg	75	129
olja-borrplattform	87	-
Rörelseresultat	457	330
Finansnetto	-181	-131
Kursförluster	-50	-9
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER	226	190
Extraordinära poster	3	113
RESULTAT FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATT	229	303
Förändring av lagerreserv	-38	-57
Avskrivningar utöver plan	-95	-332
Avskrivningar på fartygskontrakt	-	-20
Återvunna avskrivningar utöver plan på försålda		
anläggningstillgångar	108	124
Förändring av beskattade värderegleringsfonder	-77	-
Övriga bokslutsdispositioner	11	-
Skatter	-27	-8
Minoritetsintressen	-4	-3
ÅRETS RESULTAT	107	-7

Omslagsbilden



Salén har under åren ägnat betydande intresse åt miljöfrågor till sjöss. Nyligen genomfördes exempelvis studier i två av våra fartyg av personal från Oxens Företagshälsövärdcentral i Salénhuset. Vi ger en kortfattad redogörelse om dessa undersökningar på sid 17.

Att fartygsmiljön kan vara stressig är väl

känt, men den kan även upplevas som avkopplande, i synnerhet under perioder av gott väder. Vid ett sådant tillfälle tog fotografen Bertil Wöllner för några år sedan bilden på första sidan av en styrman, ständigt vaksam från bryggvingen 15 meter ovanför den lugna havsytan.

Cover Photo

In past years Salén has taken considerable interest in working and living conditions at sea. Recently, for example, study trips concerning life on board two of our vessels were completed by representatives from a corporate health-care service company with offices in the Salén headquarters building in Stockholm. A short report summarizing the findings of these studies is on page 17.

Everyone knows that a ship environment can be very stressful, but it can also be relaxing, especially in good weather. At just such a moment, photographer Bertil Wöllner took a picture (front cover) a few years ago of a ship's officer as he was keeping steady watch from the bridge, 15 meters above the calm ocean surface.

Saléninvest Preliminary Report

Good result 1981 - weaker 1982

Turnover of the Saléninvest Group amounted to SEK 4,615 million in 1981, as against SEK 3,534 million in 1980.

Group profit after financial items was SEK 226 m. (1980: SEK 190 m), of which the profit on sales of ships and a drilling rig was SEK 162 m. (129). In addition, there were nonrecurring items of SEK 3 m. (113).

The return on total capital employed was 13.4 percent (11.4%), and on equity, after a standard tax charge, 14.8 percent (14.8%). Adjusted profit per share is estimated at SEK 37 (31).

Earnings of Salén Dry Cargo were good. The dry cargo market declined substantially during the year, but this affected earnings only to a small extent due to previously concluded charter contracts. Earnings of Salén Reefer Services were satisfactory, despite the low season during the autumn being weaker than expected. The continued weak tanker market caused a deficit for Salén Tanker, which was however limited owing to previous freight contracts. Earnings of Salén Energy and Salén & Wicander were very favorable.

The Group derives its income principally in dollars. Market values of ships and drilling rigs are given in dollars. The Group accordingly benefits from a high dollar rate. The result of forward trading of dollars was, however, that the rise in the dollar rate had a limited effect on earnings. Exchange losses were incurred on loans, which - as in the case of prior unrealized exchange losses on long-term loans - were distributed over the terms of the loans.

The Group's liquid funds, including short-term placements, amounted at year-end to SEK 542 m. (393). In addition, there were unutilized overdraft facilities totalling SEK 29 m. (32).

The Parent Company (Saléninvest AB) reported a profit of SEK 45 m. after appropriations and taxes, following which retained earnings total SEK 103 m. The Board of Directors proposes a dividend of SEK 5 per share and an additional dividend of SEK 2.50 per share, or a total payment of SEK 22.5 m. (15). (In 1980, a dividend of SEK 5.00, including an additional dividend of SEK 2.50, was paid, after adjustment to reflect the bonus issue and split.)

The additional dividend is proposed in view of the satisfactory earnings, and re-

flects the view of the Board of Directors that the large variations normally occurring in the Group's main area of operations - shipping - should also have an impact on the dividend.

With the exception of tanker operations, the Group's business sectors are expected to yield satisfactory earnings in 1982. No improvement is discernible at present in the currently weak tanker market. If no substantial upturn occurs in this market, Group earnings in 1982 will be significantly lower than in 1981.

The Group consolidated income statement is summarized below (amounts shown are in SEK mill.)

	1981	1980
Sales	4 615	3 534
Operating costs	-4 154	-3 176
Operating income before depreciation	461	358
Planned depreciation	-166	-157
Profit from sale of		
ship	75	129
oil drilling rig	87	-
Operating income	457	330
Financial net	-181	-131
Exchange differences	-50	-9
Income after financial net	226	190
Extraordinary items	3	113
Income before special adjustment and taxation	229	303
Change in inventory reserve	-38	-57
Accelerated depreciation	-95	-332
Write-down of ship contracts	-	-20
Accelerated depreciation recovered on sale of fixed assets	108	124
Change in taxed valuation reserves	-77	-
Other special adjustments	11	-
Tax	-27	-8
Minority interests	-4	-3
Profit	107	7

Borrning på Reed Bank

Borrningen av det sjätte hålet på Reed Bank i det filippinska prospekteringsområdet där Salén Energy är delägare började den 11 december, sedan borrhplattformen på grund av en serie stormar försejats några veckor i sina försök att ta sig in till borrhplatsen. Borrningsoperationen fortsatte sedan med en serie av missöden och olyckshändelser. Genom mekaniska skador måste två gånger borrhkronan samt åtskilliga längder borrhör lämnas kvar i borrhålet, varefter detta pluggades igen med cement ovanför den kvarlämnade utrustningen. Borrningen har därefter påbörjats på nytt ovanför pluggen och det nya hålet borrhats vid sidan om det tidigare.

Ett tredje försök att borra ut åt sidan misslyckades dock och det fanns då ingen möjlighet att fortsätta, utan hålet måste överges den 15 februari efter att som djupast ha nått ungefär 2.700 meter.

Detta var ca 400 meter över det lager som var målet för borrningen.

Misslyckandet att nå ned till tillräckligt djup krossar alltså inte förhoppningarna att finna gas eller olja i en förnyad borrning, om delägarna i kontraktet skulle besluta sig för en sådan. I början av april kommer de att träffas och överlägga om en eventuell fortsättning.

Drilling on Reed Bank

The sixth well in the Philippine area where Salén Energy participates in exploration was spud on December 11th. The rig had been trying to reach the location for some weeks but had been delayed by several typhoons, and drilling operation was subsequently interrupted by a number of accidents and mechanical failures. Twice a "fish" consisting of the drill bit, drill collars and several joints of drill string had to be left in the well, plugged with cement above the "fish" and the hole side cracked. The third time this operation was necessary it failed and the well was abandoned on February 15th. The well had attained a depth of 8,900 ft and abt 1,200 ft remained to the objective.

The failure to reach the intended depth, does not, however wipe out the hope of finding hydrocarbons in another well if the participants decide to drill one. The participants will meet in April to discuss the subject of continued exploration.

Kryssningar i Östersjön

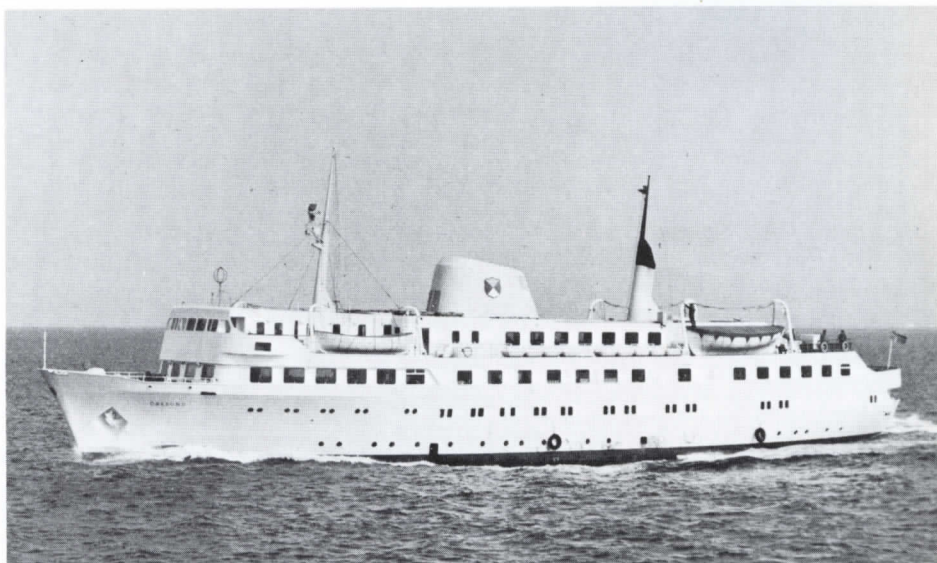
För drygt ett år sedan köpte Ångfartygs AB Saltsjön-Mälaren med sjökapten Thorbjörn Svensson (tidigare styrman i Saléns kylrederi) som huvuddelägare, och Salénia AB passagerarfärjan Öresund från Sundfart AB. Efter omfattande ombyggnad på Nikoverken i Göteborg återinvigs färjan den 28 april, nu med namnet Lindblad Polaris, av prins Bertil och prinsessan Lilian och den 1 maj lämnar fartyget Skeppsbrokajen i Stockholm på sin jungfruresa.

Detta innebär att en gammal fin svensk tradition inom kryssningsverksamheten återupplivas. Lindblad Polaris kommer att segla under svensk flagg och ha svensk besättning - ett 60-tal sjöman har anställts för ändamålet. Fartyget har chartrats på fem år av Lindblad Travel i Westport och passagerarna kommer nästan uteslutande att var amerikaner.

Jungfruresan går via Köpenhamn, där de första 80 passagerarna embarkerar den 9 maj, därefter till Riga, Leningrad, Helsingfors, Ulvön utanför Söderhamn, där det blir exotisk surströmmingfest, genom Stockholms skärgård till Birka, vidare till Gotland och Öland, genom den nordbohuslänska skärgården till vändpunkten Trondheim. Under resan debarkerar passagerare i vissa hamnar och nya kommer ombord.

Den 12 september avslutar Lindblad Polaris seglingssäsongen i Östersjöområdet och avgår till Lissabon för kryssningar i Medelhavet fram till 17 oktober. Under hela vintern går fartyget sedan i trafik i Röda Havet för att nästa sommar återuppta kryssningarna i Östersjön.

Saltsjön-Mälaren driver även ångfartyget Björkfjärden i trafik i Stockholms skärgård och Mälaren.



Cruising in the Baltic

A year ago Ångfartygs AB Saltsjön-Mälaren, with Sea Captain Thorbjörn Svensson (previously first mate with Salén Reefer Services) as main owner, and Salénia AB bought the passenger ferry Öresund. After extensive rebuilding the ferry is again inaugurated on April 28, now under the name of Lindblad Polaris, by H.M. Prince Bertil and Princess Lilian. On May 1 the ferry is leaving Stockholm on her maiden voyage.

This means a revival of old Swedish traditions within cruising. Lindblad Polaris will sail under Swedish flag and have Swedish crew - 60 people have been

employed. The ship has been chartered for five years by Lindblad Travel in Westport and the passengers will be mainly Americans.

The maiden voyage will include Copenhagen, Riga, Leningrad, Helsinki, the Archipelago of Stockholm, the islands of Gotland and Öland, the Archipelago of Bohuslän and Trondheim in Norway.

On September 12 Lindblad Polaris' season in the Baltic is over and she leaves for Lisbon for cruises in the Mediterranean until October 17. During the winter she will cruise in the Red Sea and next summer she is back in the Baltic again.

SRS köper 50% i franskt bolag

Salén Reefer Services har förvärvat hälften av aktierna i Dunand & Cie, Frankrikes största fruktimportör med försäljning till grossister över hela landet. Bolaget hade 1981 en omsättning om ca FF 350 miljoner och ca 100 anställda.

En stor del av den frukt som importeras av Dunand transporteras av SRS. Genom förvärvet öppnas möjligheter att fördjupa samarbetet med Dunand samt öka marknadskenntedom och säkrare sysselsättning för rederiets fartyg.

Dunand importerar frukt från de flesta större fruktproducenterna i världen samt har exklusivitet i Frankrike på Sunkist Soft Drinks och Royal Crown Cola. Huvudkontoret ligger i Paris med försäljningskontor i Marseille, Le Havre och Bordeaux. Bolaget har även två dotterbolag i Frankrike, Socohavre och Etudinfo. Det förstnämnda bolaget sorterar och packar frukt i Le Havre, medan Etudinfo sköter gruppens administration.

SRS buys 50-percent shareholding in French company

Salén Reefer Services (SRS) has acquired 50 percent of the shares in Dunand & Cie, France's largest fruit importer, with sales to wholesalers throughout the country. The company's sales in 1981 amounted to FF 130 million and it had approximately 100 employees.

A large proportion of the fruit imported by Dunand is transported by SRS. The acquisition will enable SRS to widen its cooperation with Dunand and to attain a better knowledge of the market. In addition, it will result in greater security of employment for the reefer ships.

Dunand imports fruit from most of the world's major fruit producers and has exclusive rights in France for Sunkist Soft Drinks and Royal Crown Cola. Dunand's head office is located in Paris, with sales offices in Marseilles, Le Havre and Bordeaux. The company has two subsidiaries - Socohavre and Etudinfo - in France. The former grades and packs fruit in Le Havre while the latter manages the group's administration.

Decentralisering av Fartygsdrift

Från den 1 april i år har en decentralisering av Fartygsdrift genomförts, innebärande att den tidigare för rederierna gemensamma driftsfunktionen upplösts. Varje rederi, dvs Salén Dry Cargo, Salén Reefer Services och Salén Tanker, bygger nu upp egna driftsavdelningar, som svarar för inspektion, teknik, reservdelsinköp och ekonomi.

Driftschefer i rederibolagen är Arne Gellermark för SDC och Berndt Lindoff för SRS. Den f n vakanta tjänsten som driftschef för ST upprätthålls av Göran Ham-

marberg. Sten-Crister Forsberg har fartygsdriftansvar för såväl de svenska som de utländska verksamheterna inom tank- och torrlastrederierna.

Sjöpersonalavdelningens chef är Billy Fransson, som är direkt underställd VD i Saléninvest.

Efter omorganisationen har de olika driftsavdelningarna följande telexadresser:

SDC driftsavdelning, 19196 saldry s

SRS " , 13570 salkyl s

STAB " , 10700 salen s

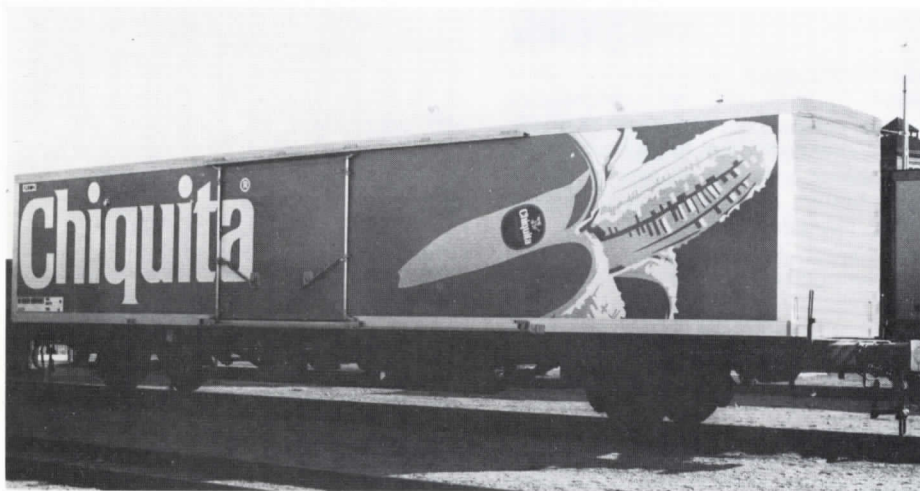
S & W i Tyskland:

Ny servicestation i Bremen

Salén & Wicander GmbH, Hamburg, har öppnat en ny servicestation i Bremen med reparationsmöjligheter för navigationsutrustningar och andra produkter nära frihamnen. Bremen är den näst största internationella hamnen i Tyskland med några reparationsvarv, dockor och en modern containerterminal i Bremerhaven. Fartyg behöver service och reservdelar inom

några timmar och S&W GmbH erbjuder produkter både från systerföretaget Jungner (Sal logs, Satnav, Loran-C mottagare), Salén & Wicander Marin (gas- och brandalarmsystem) och utländska tillverkare såsom Navidyne (Satcom), Kelvin Hughes (radar) och Hokushin (gyrokompass).

Nya vagnar för B-K



De nya järnvägsvagnarna är anpassade för pallhantering och rymmer 25 ton bananer.

Banan-Kompaniet har antagit ett investeringsprogram i vilket man bl a investerar i 14 nya järnvägsvagnar för banantransporter inom Skandinavien.

Den nya järnvägsvagnen är anpassad för pallhantering med pallmåtten 1.080 x 1.200 mm. Den är invändigt 14,4 m lång och 2,5 m bred, vilket rymmer 26 pallar eller 25 ton nyttigt last.

Vagnen är extremt välisolerad och försedd med elektriska värmeslingor i golvet.

Den första av de 14 vagnarna levererades i början av mars och har sedan dess

testats i vinterklimat på norrlandsdestinationerna.

Mogning av bananer lastade på pall är numera inget problem. Banan-Kompaniet har provat ett nytt mogningssystem, där man med hjälp av undertryck och övertryck i mogningsrummen nått utmärkta mogningsresultat. Dessutom man fått förbättrad kvalitet och hållbarhet på bananerna, samtidigt som energiåtgången kunnat sänkas.

Decentralization of Ship Management

As of April 1 this year, the ship Management Division has been dissolved and its resources decentralized to each of the three shipping companies. Salén Dry Cargo (SDC), Salén Reefer Services (SRS) and Salén Tanker (STAB) are currently building up their own ship management departments including inspection, spare parts and accounting.

The Marine Personnel Department has become a separate organisation within Saléninvest and will render manning services to all three ship management departments.

The former Purchase Department in Gothenburg was transformed into Salén Marine Supplies AB as of January 1, 1982 and is also servicing all three ship management departments.

Arne Gellermark is chief superintendent of SDC and Berndt Lindoff of SRS. Göran Hammarberg is acting as chief superintendent of STAB (the post is currently vacant) besides his ordinary duty as technical manager of STAB.

Sten-Crister Forsberg has the overall responsibility for the Swedish as well as foreign ship management activities within SDC and STAB.

The Marine Personnel Department is headed by Billy Fransson who is reporting directly to the President of Saléninvest.

New telex addresses are:
SDC shipmanagement dep. 19196 saldry s
SRS " 13570 salkyl s
STAB " 10700 salen s

New service station in Bremen

Salén & Wicander GmbH, Hamburg, has established a new service station in Bremen with repair facilities for navigational equipments and other products close to the freeport. Bremen is the second main international harbour in Germany with a few repair yards, docks and a modern container terminal in Bremerhaven. Ships require service and spare parts within a few hours and S&W GmbH offers both the products of the Swedish sister companies Jungner (Sal logs, Satnav, Loran-C receiver), Salén & Wicander Marin (gas and fire alarm system) and foreign makers Navidyne (Satcom), Kelvin Hughes (radar) and Hokushin (gyro compass).

"Sjöfartens år" – ett ödesår

"För att på sikt säkra den svenska sjöfartens utveckling är det nödvändigt att staten, redarna och de fackliga organisationerna samverkar. Om alla berörda parter gemensamt arbetar för att utveckla den svenska sjöfarten bör den svenska handelsflottan få tillbaka sin konkurrenskraft och växtkraft." Detta sade talman Ingemund Bengtsson bl a, när han den 11 mars officiellt förklarade "Sjöfartens år" inlett vid ett sjöfartsmöte på Ingenjörshuset i Stockholm.

Stipendier och uppsatstävling

I samband med proklamerandet av Sjöfartens år utlyste Sveriges Redareförening och Publicistklubben tre studiestipendier om vardera 15.000 kronor samt 3-4 veckors resa med svenskt lastfartyg. Sökanden skall vara journalist, som önskar fördjupa sina kunskaper om sjöfarten.

Likaså utlystes en uppsatstävling med temat "Sjöfarten i framtidens transportsystem" med en prissumma på 25.000 kronor. Bakom detta stipendium står Transportforskningskommissionen (TFK), Redareföreningen och Svenska Hamnförbundet. Närmare upplysningar om uppsatstävlingen lämnas av Karl-Lennart Bång, TFK, Grev Turegatan 12 A, 114 46 Stockholm, tel 22 07 60.

Beträffande stipendierna på 15.000 kr kan ytterligare upplysningar erhållas av Hiertanämndens sekreterare, Publicistklubben, Box 1725, 111 87 Stockholm.

Mötet präglades av den allvarliga situation som svensk sjöfart befinner sig i och flera av talarna betonade att snara och kraftfulla åtgärder är nödvändiga för att säkra handelsflottans fortlevnad. I sjöfartsmötet deltog ca 250 representanter för riksdagen, sjöfarten och närliggande verksamhetsområden.



Talman Bengtsson konstaterade, att sjöfarten ger Sverige betydande exportinkomster och skapar många arbetstillfällen såväl till sjöss som på varv och verkstäder. Inte mindre än 46% av allt inrikes transportarbete uttryckt i termen tonkilometer utförs av sjöfarten. "Den svenska handelsflottan befinner sig i en svår situation. På sju år har tonnage minskats med inte mindre än 60 procent. Denna minskning har inneburit att sysselsättningstillfällena minskat kraftigt. Antalet ombordanställda har under 70-talets senare hälft minskat från 23.500 till 11.000". Talman Bengtsson betonade att svensk sjöfart dock har många starka sidor. Rederieringen har en internationellt erkänd standard, de ombordanställda har god ut-

bildning och bred erfarenhet, svensk sjöfart är väl etablerad runt om i världen med kunnande och kontakter som öppnar möjligheter att utnyttja ändrade marknadsförutsättningar. "Så skulle t ex svensk sjöfart kunna göra stora insatser för utvecklingsländerna – både inom och utom ramen för svensk biståndverksamhet.

Avslutningsvis betonade talman Bengtsson att en uppgörelse måste komma till stånd om en framtida sjöfartspolitik. "Med en offensiv sjöfartspolitik kan vi bibehålla reguljär linjetrafik hos svenska rederier och svenskt tonnage för mass- och partigodstransporter för det svenska näringslivets behov. Då får vi en internationellt slagkraftig, exportinriktad rederinäring."



Redareföreningens ordförande, Paul Pålsson framhöll, att "vår kostnadsbild främst är orsakad av ett högt skattetryck, som förorsakar mycket höga bruttolöner. Det är därför naturligt, att svensk rederinäring begärt att sjömän som arbetar minst 8 månader i utrikes fart skall – ur skattemässig synpunkt och ur andra avgiftssynpunkter – betraktas som vilken svensk person som helst som arbetar mer än 8 månader utomlands. Han bör alltså inte beskattas i Sverige. Rederieringen vill inte ha subventioner. Det är en princip sak och vi betraktar inte den här skattefrågan som en begäran om subventioner. Det är helt enkelt en begäran från en internationell näring att få arbeta under internationellt vedertagna konkurrensvillkor."



Folke Patriksson representant för den mindre och medelstora sjöfarten, som omfattar ett par hundra fartyg från 300 till 15.000 ton, nämnde i sitt anförande att så gott som alla dessa fartyg ägs av partirederier med delägarna seglande ombord. "Man skall beakta, att det stora flertalet av de seglande delägarna är under

40 år. Tillväxten är god. Det är många unga målmedvetna pojkar som vill satsa på sjöfarten. Därför är det viktigt att svensk sjöfart ges möjlighet att expandera i stället för att minska", betonade Folke Patriksson. Han uttryckte förhoppningen att Sverige har en riksdag, som vill satsa på svensk sjöfart, som förstår och hjälper oss med de problem vi har i dagsläget.



Christer Ericsson, som grundade det snabbt expanderande Consafe för ett 10-tal år sedan, betonade att de höga svenska kostnaderna är ett bekymmer även för de offshore-enheter som Consafe opererar. "Som jag ser det, är den enda lösningen att betrakta de sjömän som arbetar på fartyg och riggar på samma vis som alla andra svenskar som arbetar utomlands. Om vi inte anpassar oss så kommer vi framöver inte att ha några egna fartyg och riggar och vi kommer heller inte att ha något sjöfolk. När Consafe går ut och annonserar en befälspost för en svenskflaggad enhet, får vi kanske in fem skriftliga svar. Annonserar vi en motsvarande befälspost för en utlandsflaggad rigg får vi in 150 svenska skriftliga svar. Så attraktivt är det att segla under internationella villkor", betonade Christer Ericsson. Han efterlyste en snar lösning på problemen och föreslog att parterna sätter sig ner och resonerar sig fram till överenskomelser som alla kan vara tillfreds med. "Nyckeln ligger för sjöfartens del i skattefrågan. Sedan gäller det att utifrån den nyckeln fördela resultatet så att alla parter får sitt."



Sjöfartsverkets generaldirektör, Kaj Janérus, framhöll att svenskflaggad sjöfart i lämplig omfattning är en självklar förutsättning för att rederirörelse på lång sikt skall kunna bedrivas från svenskbaserade företag. Sjöfart till och från och längs Sveriges kuster är en nödvändighet för landets näringsliv. Nödvändigheten eller självklarheten får inte tas till intäkt för en

styvmoderlig behandling i trafikpolitiken. "Dessvärre har detta varit ett alltför uppenbart faktum. Riktmärket för trafikpolitiken måste vara att med de samhälls-ekonomiska uppoffringarna som grund ge näringslivet lägsta möjliga transportkostnader. För att detta skall kunna ske måste riktmärket för trafikpolitiken vara att en absolut konkurrensneutralitet mellan de olika trafikmedlen upprätthålls", hävdade Kaj Janérus.



Hans Stahle framhöll i egenskap av ordförande i Sveriges Exportråd den osäkerhet som svensk industri upplever inför den svenska sjöfartsnärings utveckling såväl den transoceana som närsjötrafiken. Han efterlyste statliga insatser – dock inte subventioner – för att skapa arbetsvillkor som är så lika som möjligt de som gäller för konkurrenterna. "Den svenska handelsflottan är till dominerande del sysselsatt i sk cross-trading. Det är därför ur svensk synvinkel av vitalt intresse att principen om en fri och rättvis konkurrens inom världens handelsjöfart tillämpas i praktiken. Sjöfartsklausuler i handelsavtal och överenskommelser om lastuppdelening är därför något som vi motsätter oss. Endast kommersiella överväganden skall bestämma valet av flagga", betonade Hans Stahle.



Sven H Salén inledde sitt avslutande föredrag med att konstatera att det finns två synpunkter som ter sig särskilt viktiga.

"Den första gäller närsjöfarten. Det är ställt utom tvivel att om sjöfarten bereds möjlighet att konkurrera på lika villkor med landtransporter så kommer mera gods att flyttas runt i Sverige sjövägen. Ett beslut i den riktningen är angeläget inte bara ur trafikpolitisk och transportekonomisk synvinkel. Närsjöfarten är nämligen också den sektor där nyföretagande i vår bransch är vanligast och att uppmuntra den är därför i sig stimulans till en vidare utveckling av svensk sjöfart. Vi ser fram

mot att snart få studera en konstruktiv proposition baserad på närsjöfartsutredningens förslag.

Den andra synpunkten gäller sjöfartens internationella ställning. Den svenska sjöfarten är till allt övervägande del sysselsatt i tredjelands trafik. Detta måste vara vår strategi även för framtiden. Att tjäna den svenska utrikeshandels behov bör vara en ambition för den svenska sjöfartsnärings. Men det måste samtidigt klart sägas att vi inte väntar oss att de svenska exportörerna skall subventionera den svenska handelsflottan. Det är lika klart att den svenska utrikeshandeln inte räcker som bas om vi på bästa sätt skall förvalta det kapital vi har i form av teknik och kommersiellt kunnande hos dem som arbetar i svensk sjöfart. För att den svenska handelsflottan skall kunna erbjuda den svenska utrikeshandeln de tjänster den kräver fordras att vår verksamhet spänner över världen och att den svenska sjöfartens tjänster är så konkurrenskraftiga och så flexibla att de naturligen tillgodoser den svenska exportens behov."

Defensiv

"För oss som är verksamma inom svensk sjöfart är naturligtvis varje år ett sjöfartsår. Men det finns starka skäl för oss att också söka göra den kommande 12-månadersperioden till ett sjöfartsår för en bredare krets. Å ena sidan är sjöfartsnärings problem påtagliga och kännbara. Det åligger naturligtvis i första hand oss i branschen att göra någonting åt dem men det kan inte hjälpas att det som vi måste göra kan genomföras lättare och få effekt snabbare om våra förhållanden och förutsättningar vinner förståelse i samhället. Detta är den defensiva tanken bakom sjöfartsåret: Vi måste vända utvecklingen innan det blir för sent, innan vår näring nått en så låg nivå att den har svårt att repa sig igen.

Offensiv

Men ett långt viktigare tema under sjöfartens år är det framåtblickande och offensiva. Den närmaste framtiden kommer att bjuda på stora påfrestningar men också unika möjligheter som vi skall ta tillvara. Fraktmarknadernas fortsatta nedgång kommer att leda till intressanta möjligheter till prisvärda fartygsförvärv. Om våra finansieringsmöjligheter är riktigt ordnade öppnas möjligheterna för en kommersiellt riktig utökning av handelsflottan och tillgodoseende av de betydande behov av ersättnings- och utvecklingsinvesteringar som redan föreligger. Därför är det så viktigt att det som skall göras blir

gjort nu, så att svensk sjöfart på nytt kan bli den viktiga faktor i betalningsbalansen och sysselsättningen som den tidigare varit.

Nu gäller det

Därför inleder vi nu Sjöfartens år. Från många synvinklar har det vitsordats att Sverige behöver en handelsflotta. *Det gäller* för oss att visa att detta är ett fullt uppnåeligt mål. *Det gäller* att klarlägga de möjligheter som nu öppnar sig för oss internationellt och förhoppningsvis också i den svenska trafikpolitiken. *Det gäller* att stimulera dem som skulle vilja satsa egna eller lånade pengar i nya rederiföretag. Det gäller att uppmuntra de ungdomar som skulle vilja söka sin levnadsbana inom sjöfarten. *Det gäller* att aktivera den tekniska och ekonomiska forskning som kan hjälpa till att höja den svenska sjöfartens konkurrenskraft. *Det gäller* att skapa en realistisk bild av våra förutsättningar och att omsätta den i verklighetsanpassat handlande både mellan arbetsmarknadens parter och inom samhällets beslutsmaskineri. Lyckas vi med det kommer det nu inledda Sjöfartens år att bli inledningen till en ljusare tid för en framåtblickande och expansiv svensk sjöfart.

The Year of Swedish Shipping

This year, Swedish shipping has rallied around the theme, "Sweden needs its shipping." The Year of Swedish Shipping was ushered in on March 11 by Ingemund Bengtsson, speaker in the Swedish Parliament, and on the same occasion several speakers emphasized the importance of speedy and vigorous measures to secure the survival of the merchant marine.

On various occasions during the year, publicity will be given to the serious plight of Swedish shipping.

In this connection, the Swedish Shipowners' Association has instituted three scholarships, for which journalists will be eligible, as well as a writer's prize of SEK 25,000.

The Year of Swedish Shipping will reach its climax in connection with the annual meeting of the Shipowners' Association in October.

Jungner Marine lanserar SAL-FE

I samarbete med Saltech har Jungner Marine utvecklat ett mikrodatorsystem, SAL-FE, för bunkerbesparing. Projektet har initialt finansierats genom bidrag från Utvecklingsrådet, vilket också lett till att ett intensivt erfarenhetsutbyte ägt rum under hela utvecklingsfasen med såväl Saltech som de tekniskt ansvariga och drifts-ansvariga inom kyl-, torrlast- och tankrederierna. Dessa har fortlöpande lämnat sina synpunkter på utformningen av systemet. Det torde vara unikt att ett elektronikföretag har tillgång till en dylik kunskaps- och erfarenhetskälla inom sin företagsgrupp, vilket är av största värde för marknadsanpassningen av en produkt. Alla tillverkare ställer sig ständigt frågan om produkten är "rätt" ur användarsynpunkt.

De två första prototyperna har installerats på salénfartygen Arctic Wasa och Forrest Wasa, vilket ger Jungner Marine ytterligare möjlighet att anpassa produkterna direkt efter slutanvändarens synpunkter.

SAL-FE - SAL Fuel Economizer

Såväl nuvarande som kommande bunkerpriser utgör en allt större utgiftspost för rederierna och en reduktion med bara några procentenheter innebär en kraftig besparing. Ett komplett SAL-FE system kommer att i ett containerfartyg exempelvis vara betalt på mindre än ett år.

SAL-FE systemets huvudfunktioner

- mäter och beräknar fartygets prestanda och registrerar förändringar av dessa,
- beräknar och presenterar lämpligast fart för fartyget för att hon skall nå fastställd destination inom fastställd tid.

Detta innebär att SAL-FE utgör ett verktyg för:

- optimering av bränsleekonomi/driften ombord,
- optimering av route genom beräkning och planering av mest ekonomiska route vid varierande drifts-omständigheter,
- uppföljning på längre sikt av fartygets förändringar i prestanda.

Den operatör som har ansvaret för fartygets framdrift kan använda SAL-FE för att kontinuerligt registrera förändringar i fartygets prestanda orsakade av de ändringar han utför på exempelvis kurs, fart, trim, displacement, styrning, propellerstigning och huvudmaskineri. Om då erhållna värden utnyttjas till fullo har operatören allt han behöver för att följa upp effekten av sina åtgärder.



För fartyg i linjefart är SAL-FE ett utomordentligt verktyg för jämförelser av värden erhållna resa för resa. Förändringar beroende av olika färger eller beväxtning kan exempelvis konstateras.

SAL-FE parametrar

De huvudparametrar som beräknas och presenteras är:

- specifik bränsleförbrukning uttryckt i g/kwh
- bränsleförbrukning per tidsenhet uttryckt i ton/timme
- bränsleförbrukning per distansenhet uttryckt i ton/nm.

Bränsleförbrukningen uttryckes i aktuella värden och i värden som kompenseras i oljans värmevärde.

Beräkningarna i det kompletta SAL-FE-

systemet baseras på värden som erhålles från ett antal givare.

- fartygslogg för fart och distans - Jungner
- axeleffektmätare för axeleffekt och varvtal - Jungner
- bränsleflödesmätare - Tokico
- trimmätare - SAJ

Dessa kan ingå i Jungners systemleverans eftersom användaren i regel önskar en sammanhållande ansvarig leverantör.

Satcom

SAL-FE är utrustat med ett standardinterface för anslutning till satellitkommunikationsterminal, så att erhållna värden enkelt skall kunna sändas till rederiet för utvärdering.

Jungner-Marine marknadsför Scientific Atlantas Satcom Terminal.

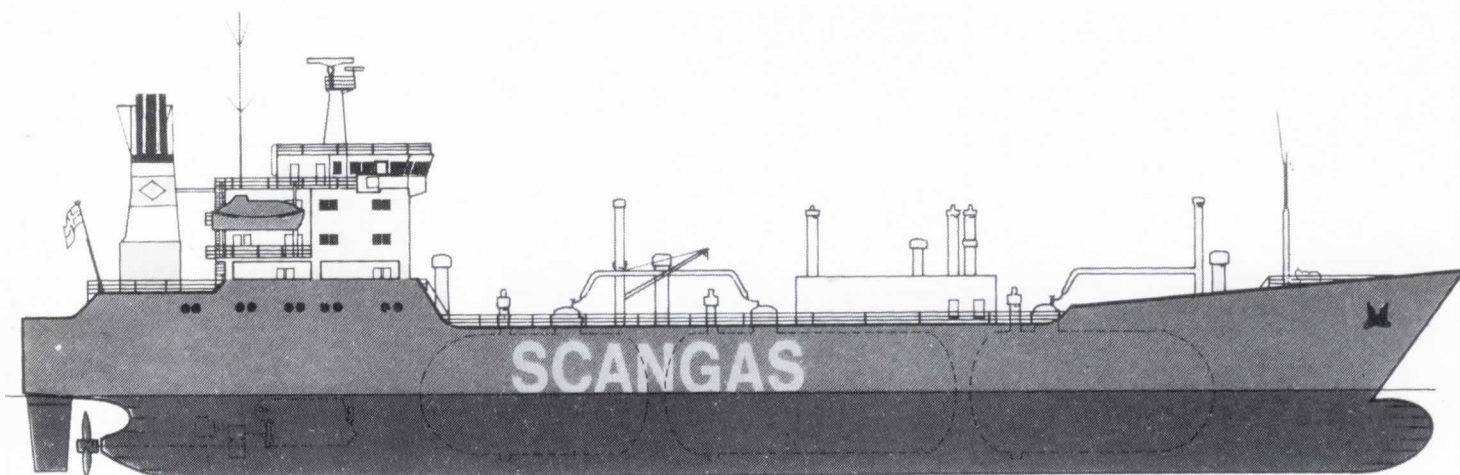
Jungner Marine/Salén & Wicander: New system for bunker conservation

In close cooperation with Saltech Jungner Marine has developed a micro computer system called SAL-FE (SAL-Fuel Economizer) for bunker conservation. The project has initially been financed by the Salén Board of Development, which also has resulted in an intense exchange of experiences during the development. Saltech as well as the technically and operationally responsible people of Saléninvest continuously have given their views of the design of the system.

It is really unique that an electronic company in the marine field has such a source of knowledge and experience available within its close neighbourhood. It has been an invaluable asset for the adoption of the system to the requirement of the market and then the end user.

Two prototypes are installed in Arctic Wasa and Forest Wasa for evaluation until May 1982 when the official launching is planned for.

Saléns går in i LPG-fartyg



Saléns har köpt en 15% andel i ett LPG-fartyg på 6500 kbm. Fartyget m/t Nopal Norte, levererades den 27/2 från Aukra Bruk i Norge till ett kommanditsällskap som drivs av Øivind Lorentzen A/S i Oslo, en av pionjärerna inom LPG-fart och som deltagit i denna marknad sedan 1949. Även driften av fartyget handhas av den.

Sedan leveransen av fartyget har detta lastat en last i Norge av ammoniak som lossades i England. Därefter har hon intagit en last av butadiene, som skall lossas i US Gulf i början av april. Där sker sedan lastning av propan för lossning i Europa i slutet av april.

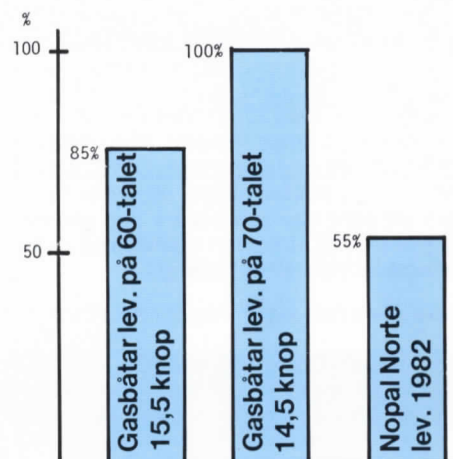
Salén Tankers intresse är beroende på att man önskar lära sig mer om LPG rent allmänt för ev kommande engagement. Därför har tankpersonal följt byggnationen av fartyget vid Aukra Bruk och även operationen ombord kommer att följas av Salén-personal någon tid framöver.

Fartyget är som nämnts en s k gas carrier med 6500 kbm lastförmåga, i första

hand avsedd för LPGA/NH₃/VCM. (LPG li-
quified petroleum gas, NH₃, ammonia
och VCM vinly chloride monomeres).

Hon är en vidareutveckling av en typ
gas carriers som Aukra Bruk byggt tidiga-
re till norska redare. Lasten föres i 3 st fri-
stående isolerade stältankar som klarar
tryck upp till 7 KP/cm och/eller -48 C. Fartyget är 115 m långt och har ett huvud-
maskineri om ca 4800 HK.

Stor möda har från rederiets sida ned-
lagts på bunkerbesparande åtgärder. Bl a
har skrovets linjer specialstuderats i
modelltank, propellerna givits en ovanligt
stor diameter med lågt varvtal och skrovet
målats med en mycket råhetsminskande
giffvärg. Man bedömer att bunkerkonsum-
tionen i detta fartyg är 30-50 % lägre än i
jämförbara standardfartyg. Akterskep-
pet har specialstuderats vad gäller skrov-
vibrationer och den 17 man stora besätt-
ningen har givits mycket trevliga bostä-
der.



Som framgår av diagrammet är bunker-
besparingen i Nopal Norte avsevärd.

Salén enters into LPG shipping

Salén has bought a 15-percent share in an LPG (liquefied petroleum gas) ship of 6,500 cubic meters capacity. The ship - "the m/t Nopal Notre" - was delivered on February 27 from Aukra Bruk, Norway, to a partnership association conducted by Øivind Lorentzen A/S of Oslo, one of the pioneers in the LPG trade, who has been in this market since 1949. This company is also in charge of ship operation.

Since delivery of the ship, it has loaded a cargo of ammonia in Norway and discharged it in England. It then took on a load of butadiene, which will be unloaded in the Gulf of Mexico in the beginning of April. There, the ship will then take on a load of propane, for unloading in Europe at the end of April.

Salén Tanker's interest stems from its

desire to learn more about LPG in general, with a view to any future contracts. The tanker personnel have accordingly followed construction of the vessel at Aukra Bruk, and Salén personnel will be following operations on board for some time into the future.

As mentioned above, the ship is a gas carrier with a loading capacity of 6,500 cubic meters, intended primarily for LPG/NH₃/VCM. (LPG: liquefied petroleum gas; NH ammonia; VCM vinul chloride monomers.) It is a development of a type of gas carrier which Aukra Bruk formerly constructed for Norwegian shipowners.

The load is introduced into three independent, insulated steel tanks, capable of resisting pressures up to 7 kP/cm and temperatures down to -48 C. The

vessel is 117 meters in length and has a main propulsion unit of about 4,800 horsepower.

The shipping company has gone to great trouble to ensure bunker fuel company. For example, the shape of the hull was studied in a model tank the propeller has been given an uncommonly large diameter with low speed, and the hull has been painted with a very efficient anti-roughness and antifouling paint. In this way, bunker fuel consumption is considered to be 30 to 50 percent lower than in comparable standard vessels.

The stern was specially studied for hull vibrations, and the crew of seven have been provided with pleasant living quarters.



Kyl

Vi befinner oss nu i en mycket aktiv marknad och goda avslut kan noteras.

Högsåsongen detta år är betydligt fastare än motsvarande säsong 1981. Vi kan också notera att brist råder på pallvänligt bra tonnage vilket idag erhåller mycket goda frakter.

Fruktskäppningarna från södra hemisfären till Nordeuropa förväntas bli större i år än föregående år vilket bör resultera i en lång såsong. De sjunkande bunkerpriserna ger naturligtvis också en extra stimulans i marknaden.

Kylflottan är nu mycket väl sysselsatt.

Tank

Någon förändring av tankmarknaden har inte skett sedan förra rapporten. Intresset har istället varit knutet till oljemarknaden där uppseendeväckande händelser nu utspelar sig. För att kunna få avsättning för sin olja har flera OPEC-länder sålt med rabatter och långa krediter, men officiellt hållit på det gemensamma OPEC-priset. Men denna dubbla attityd, att samtidigt se om sitt eget hus och bevara den gemensamma OPEC-fasaden obefläckad, tycks inte gå att vidmakthålla längre.

Ett värnande om den egna ekonomin har satt igång ett priskrig, som bl a lett till prissänkningar på nordsjöoljan med USD 4 per fat till USD 31 samt rykten att Iran säljer på ettårskontrakt till USD 25/fat. Det skall då hållas i minnet att OPEC's officiella pris är USD 34 för den s k marker-crude.

Denna föreställning har delvis varit regisserad av oljebolagen, som fortfarande drar ned sina lager med omkring 3 miljoner fat per dag. Detta tillsammans med lågkonjunkturen tillåter OPEC att endast producera 19-20 milj fat/dag, vilket kan jämföras med 31,5 1979. Men lagerneddragningen kommer, enligt oljebolagen, att upphöra under andra kvartalet. Får vi sedan också tecken på en positiv förändring av konjunkturen, så blir perspektivet för tankmarknaden under andra hälften av 1982 betydligt ljusare.

En 207.000-tonnare har fått WS 20,75 AG/Singapore, 50.000 ton betalas med WS 37,5 Medelhavet/USA och 71.000 ton har fått WS 55 Carib/USG.

Torrlast

Senaste veckan har den nedåtgående marknadstrenden vänt. Orsaken till detta är bl a att ryssarna varit aktiva och enligt vissa källor fraktat upp emot 50 båtar.

Spannmålsfrakterna Gulf-Japan hoppade upp från USD 7.25 till 9 för prompt lastning. Franska befraktare betalade 12.75 för 32.000 ton Hampton Roads-Dunkerque, ca 3.50 över senaste avslut.

Även Pacific har varit avsevärt mera aktiv de senaste veckorna. Detta förmodligen främst på grund av att man vill frakta en hel del före bokföringsårets utgång.

Vi tror tyvärr att detta är en temporär uppgång och räknar med en återgång till den nedåtgående trenden i en relativt snar framtid.

Offshore

På grund av det stora antal jack-up riggar som kommer att levereras under året är det idag svårt att få kontrakt för längre perioder än ett år. Tre riggar saknar för närvarande sysselsättning. Nivån på de avslut som gjorts under den senaste tiden är något lägre än i höstas men raterna är fortfarande goda.

För semisubmersibles är intresset hos oljebolagen fortfarande stort och flera intressanta kontrakt finns på marknaden.

The Freight Market

week 11

Reefer

We find ourselves presently in an extremely active market characterized by good fixtures.

This year's peak season is considerably more stable than last year's and we have also seen that a shortage of tonnage suitable for palletised cargoes exists resulting in these vessels commanding extremely good rates.

We expect that the fruit trade from the southern hemisphere to northern Europe will be greater than last year's which should result in a longer season.

The falling bunker prices are of course giving additional stimulus to the market and our fleet is presently extremely well employed.

Tanker

There has been little change in the tanker market since our last report. Focus has instead been centered on the crude oil market where a number of remarkable events have recently taken place. In order to dispose of their oil, several OPEC countries have been offering rebates and long credit terms while officially quoting the common OPEC price. However, this double attitude of looking after one's own house and at the same time trying to preserve an

unblemished OPEC image, does not seem to have any future.

The protection of national interests has started a price war, which, among other things, has led to price cuts of USD 4 to USD 31/bbl for North Sea oil and rumours that Iran is selling at USD 25/bbl on 1 year contracts. It should be borne in mind that the official OPEC price for "marker-crude" is USD 34/bbl.

These events have been partly caused by the oil companies, who are still reducing their stocks by abt 3 mill bbls/day. This coupled with the low economic activity has meant that OPEC can only produce 19-20 mill bbls/day, which can be compared with 31,5 mill bbls/day in 1979. The reduction in stocks will, according to the oil companies, cease during the second quarter. If, at that time, we also see signs of a positive change in the economic climate, the prospects for the tanker market during the second half of 1982 will be much brighter.

A 207,000 tonner was paid WS 20.75 for a voyage AG/Singapore, 50,000 tons WS 37.5 for Med/USA and 71,000 tons WS 55 for Carib/USG.

Dry Cargo

The past weeks have seen a turn in the previously depressed market. One of the foremost reasons for this is that the Rus-

sians have been particularly active and have, according to some sources, fixed up to 50 vessels.

Rates for grain from the Gulf to Japan jumped from USD 7.25 to USD 9.00 for prompt positions, and a French charterer paid USD 12.75 for 32,000 tons Hampton Roads-Dunkirk, an increase of USD 3.50 on previous fixtures.

Even the Pacific market has been considerably more active than usual, but this is presumably a result of the desire to fix tonnage prior to the end of the financial year.

We believe, however, that this is duly a temporary respite and that we will soon see a return to the previous depressed market.

Offshore

It is presently difficult to obtain contracts for a longer period than last year due to the fact that a large number of new jack-ups will be delivered during the next twelve months. Three rigs are at present without employment, but the level of those contracts which have been fixed, while being satisfactory, is somewhat lower than last autumn.

The oil companies are still showing interest in semi-submersibles and there are several attractive contracts out on the market.

"Export-Hermes" till Siwertell

Vid Internationella Handelskammarens Nationalkommittés årsmöteskonferens i Stockholm den 24 mars fick Lennart Tingskog, chef för Siwertell, för företagets räkning ur kung Carl Gustafs hand motta en "Export-Hermes" för betydande exportframgångar.

Priset instiftades förra året av Fonden för Exportutveckling och består rent konkret av en bronsstatyett.

Till dags dato har 50 Siwertellanläggningar sålts över hela världen.

Vid årsmöteskonferensen deltog även prins Bertil, som av kungen fick motta en medalj för sina insatser till den svenska exportens fromma. 400 gäster hade inbjudits från förvaltning och näringsliv med dr Marcus Wallenberg i spetsen.

Det viktigaste ämnet på dagordningen var protektionismen och talare var bl a Hans Stahle, Exportrådets ordförande, Industriförbundets VD Lars Nabseth samt Ulf Dinkelspiel, bitr kabinetssekreterare på UD.



Fr v disponent John-Erik Blomqvist på Lyckeåborgs Bruk, som var en av de två som fick "Export-Hermes", prins Bertil, kung Carl Gustaf och Lennart Tingskog, Siwertell.
Foto: Rolf Adlercreutz

Bra orderbok för Salwico

Salwico Gas- och Brandlarmsystem har hittills under 1982 erhållit order till ett sammanlagt värde av 7,5 milj kr. Det rör sig om utrustningar till fyra saudiarabiska ro/ro-fartyg på Kockums Varv, femton ryska produkttankfartyg i Jugoslavien, ett polarforskningsfartyg för Västtyskland och tre passagerarfartyg i Jugoslavien. Salwico Gas- och Brandlarmsystem vid olika varv i Norge. Salwico Gas- och Brandlarmsystem har länge levererats till

det svenska försvaret, senast till HMS Karlskrona som byggs på varvet i Karlskrona.

Förhandlingar pågår med Sovjet om utrustning till åtta sovjetiska tåg färjor.

Dessutom förhandlar man i samarbete med systerbolaget Salwico Marine & Offshore Ltd i Skottland om gas- och brandlarmsystem på två oljeborrplattformar som skall byggas i England. Salwico Marine & Offshore har gjort en snabb och

framgångsrik inbrytning på den engelska marknaden.

Salwico har även bearbetat marknader i Bulgarien och Korea, där man nu ligger i slutförhandlingar om ett flertal stora projekt. Om dessa förhandlingar lyckas, innebär det ett mycket kraftigt tillskott i orderstocken.

Siwertell wins "Export-Hermes" prize

On March 24, at the annual conference of the Swedish National Chamber of Commerce, Lennart Tingskog, Siwertell product manager, received an "Export-Hermes" prize on behalf of the company from H.M. King Carl Gustaf. The award - instituted last year by the Export Development Fund and consisting of a bronze sta-

tuette - was made to the company in recognition of its export successes.

To date, 50 Siwertell installations have been sold worldwide.

H.R.H. Prince Bertil, uncle of King Carl Gustaf, was also present at the conference and received a medal from the king for his services to Swedish exports. Four

hundred guests, headed by Mr. Marcus Wallenberg, had been invited from the Government and from trade and industry.

Protectionism was the most important item on the agenda. Among the speakers were Hans Stahle, chairman of the Swedish Trade Council; Lars Nabseth, president of the Federation of Swedish Industries; and Ulf Dinkelspiel, Deputy Under Secretary of State.

Good orderbookings for Salwico

Salwico Gas and Fire Alarm Systems has received orders with a total value of SEK 7.5 m so far this year. The contracts cover the supply of equipment for four Saudi Arabian ro/ro ships at Kockum's Shipyard in Sweden, 15 Russian bulk product tankers in Yugoslavia, an arctic research ship for West Germany and three passenger ships at various shipyards in Norway. Salwico Gas and Fire Alarm Systems has long been a supplier to the Swedish nation-

al defense. The company's latest delivery is to the HMS Karlskrona, being built at a shipyard in Karlskrona, southern Sweden.

Negotiations are now under way with the Soviet Union for outfitting eight Soviet train ferries.

In addition, negotiations are in progress in cooperation with the affiliated company, Salwico Marine & Offshore Ltd., in Scotland, concerning the supply of gas and fire

alarm systems to two oil drilling platforms to be built in Great Britain. Salwico Marine & Offshore has penetrated the British market quickly and successfully.

Salwico has also cultivated the markets in Bulgaria and Korea, where negotiations for a number of large projects are in their final phases. If these negotiations prove successful, Salwico's order backlog will increase sharply.

S & W in Shanghai



The Salén Wicander Group, together with about 100 other companies, took part in «Marintec China 81», an international marine exhibition in Shanghai, during the period December 10 to 16, 1981. Attendance numbers were incredibly high compared to a Western exhibition, and the main response was from ship operators and research/design institutions. The Siwertell

system attracted great attention and interest, as well as the Saltech floating terminal and the Jungner Marine underwater manipulator.

All those participating agreed that the exhibition was a worthwhile experience and they had enjoyed the opportunity of technical discussions with the senior managers and influential engineers in

China's shipping and research organisations. With the right follow-up, rewards are foreseeable and this was the first step which laid the foundations hopefully for orders in the future.

I djupa källarvalven



Fr v Carl Romare, Lennart Hofdell, Bodil Platell, Pia Lundberg, Ulf Ekberg och Dennis Wallén.

Den som är ute och går i korridorerna i Salénhuset på torsdagskvällarna kan ibland höra svängig musik från djupa källarvalven, exekverad av några entusiaster från SRS. De är inte så många - ännu, men akustiken är tämligen god mellan betongväggarna, så det är inget fel på ljudnivån. Bandet består än så länge av endast Lennart Hofdell på klarinett samt Ulf Ekberg och Dennis Wallén på gitarr samt Sven Bollhem på trummor.

Den kväll då SN plätade hade bandet dock förstärkts av Bodil Platell med kas-

tanjetter och andra rytminstrument samt Pia Lundberg och Carl Romare som vokaler. Detta med anledning av att bandet skulle stå för musiken på SRS «spanska» personalfest i slutet av januari.

Även om orkestern är nog så välljudande, vill man gärna ha en pianist och en basist med, och varför inte ytterligare något instrument. Kanske döljer sig på Saléns någon som skulle ha lust att vara med och förstärka bandet. I så fall är det bara att kontakta någon i gänget.

PERSON • NYTT

Civilingenjör Ralf Jersby, 36, har anställts inom Personal och Administration som chef för en nyinrättad enhet för Administrativ utveckling (AU). Som AU-chef kommer han att leda vår interna konsultverksamhet när det gäller att utveckla koncernens och dotterbolagens administrativa system och rutiner.



Ralf Jersby kommer närmast från Sandvik AB, där han varit verksam i det engelska dotterbolaget.

Ekonomiföreståndare Alex Jensen, 58 år gammal, avled den 13 februari efter en tids sjukdom. Hans sista fartyg var Winter Star.



Alex Jensen

Naturen till människans undsättning

Salénstiftelsen har några gånger tagit initiativ till internationella konferenser inom områden som styrelsen ansett vara värda speciell uppmärksamhet. För några år sedan diskuterades "Social Innovations for Development" på Ulriksdals Slott, men i år hade turen kommit till ett första försök att med hjälp från "International Federation of Institutes for Advanced Study" anordna ett seminarium utomlands. Årets konferens ägde rum mellan den 10 och 15 januari vid King Saud University i Riyadh. En rad utländska experter och forskare från Saudi-Arabien diskuterade där de krafter som naturen kan väntas mobilisera som svar på en ökande användning av fossila bränslen. Seminariets titel "Nature to Man's Rescue" avsåg också att ge utrymme för reflexioner över motsättningen mellan synen på människan som Naturrens Herre å ena sidan och Islams betoning av ett liv i harmoni med omgivningen å den andra.



Sheikh Yamani made the opening speech at the seminar.

Seminariet öppnades av Sheik Yamani som höll ett föredrag om världens framtida energisituation. Han ansåg inte att dagens låga oljepriser skulle bli bestående under någon längre tid, men tyckte inte att man därför skulle rusa huvudstupa in i de dyrbara och miljöbelastande kolteknologierna. En amerikansk expert diskuterade därefter de klimatologiska effekterna av atmosfärens ökande kolsyrehalt. De allt större vädersvängningarna, som är en av de mest sannolika konsekvenserna av förändringarna i atmosfärens sammansättning, gav en intressant relief åt flera följande inlägg. Dessa beskrev bl a växt-husteknologiens och algodlingens potential när det gäller att återcirkulera kolsyran vid källan. De snabba framstegen inom biotekniken ingav också deltagarna stora förhoppningar om att man i framtiden framgångsrikt skall kunna utnyttja genetiskt manipulerade mikroorganismer både

till att eliminera oljeutsläpp och till att öka utbytet av miljömässigt önskvärda kol-vätekväligheter. Professor A. Chakrabarty beskrev bl a hur han fått fram en bakterie med förmåga att producera saltsyra ur organiska klorföreningar. I "torra" borrhål kunde man utnyttja en sådan mikroorganism till att frigöra annars oåtkomlig olja.

Saléninvest Aktiesparfond

Ställning 1982-03-31

Antal anslutna	509
varav sjöanställda	141
varav kontorsanställda	247
Salén & Wicander	121
Totalt sparbelopp	kr 3.050.200
Antal aktier	39.900
Aktiekurs	159
Kapitalkonto	kr 158.700
Aktiefondens totala värde	kr 6.502.800
Andelsvärde	kr 2.652

Salén Foundation heads conference in Saudi Arabia

On several occasions in the past, the Salén Foundation has taken the initiative to organize international conferences on various subjects which the Board of Directors considers worthy of special attention. A few years ago, one seminar entitled "Social Innovations for Development," was held at Ulriksdals castle, outside Stockholm. This year, with help from the International Federation of Institutes for Advanced Study, the Foundation held a conference outside of Sweden for the first time at King Saudi University, in Riyadh, Saudi Arabia, January 10-15. A number of experts from around the world, as well as researchers from Saudi Arabia, discussed the forces within nature that can be expected to mobilize in response to the increased use of fossil fuel. The theme of the seminar "Nature to Man's Rescue" was also designed to provide a forum for

reflections upon two opposing views: one that sees man as "the master over nature," versus the Islamic belief that emphasizes that man should live his life in harmony with nature.

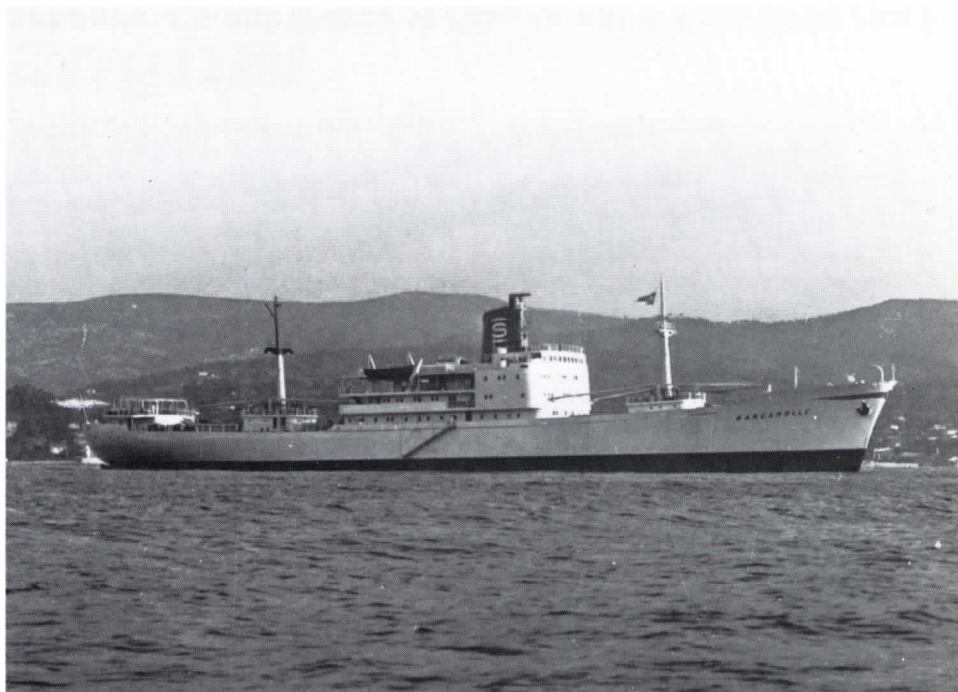
The seminar was opened by a speech given by Sheikh Yamani on the world energy situation in the future. He felt that the current low price of oil would continue only for a short period of time, but believed that this was no reason to rush head first into costly and environmentally harmful coal technologies. Afterwards, an American expert spoke about the effects of increased percentages of atmospheric carbon dioxide on world climates. The increasingly larger fluctuations in the weather, which are most likely the consequence of changes in the atmosphere's composition, provided an interesting background to the discussion that fol-

lowed. One topic concerned greenhouse technology and the potential of algae cultivation for recirculating carbon dioxide at the source. Also, the rapid progress in biotechnology raised the hopes of the participants that in the future it would be possible to successfully utilize genetically engineered microorganisms for removing oil spills and increasing the yield of environmentally desirable grades of hydrocarbons. Professor A. Chakrabarty described how he has developed bacteria with the capacity to produce hydrochloric acid from organic chlorocompounds. Such a microorganism could be used in "dry" oil wells to release oil that is otherwise inaccessible.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



30



Barcarolle (1962–1972)

Kylångfartyg, byggt 1962 vid Chant. Navals de la Ciotat, La Ciotat.

Tonnage: 6932 brt., 2999 nrt., 6908 tdw.

Reg.br.: 10338

Levererades den 26 oktober 1962 till Salénrederierna AB, Stockholm.

1969 rederiets namn ändras till Rederi AB Pulp, Stockholm.

1969 överförd på det nybildade Salénrederierna AB, Stockholm.

1972 såld till Stala Cia. Nav. S.A. Panama.

Övertogs den 20 sept. i Rotterdam och omdöptes till *Ithaki Kathara* med hemort i Piraeus. Gick in i en 3-årig T/C för Salén Reefer Services.

1975 lades upp 6 juli i River Blackwater

1975 lämnade 13 dec. River Blackwater för att åter sättas i trafik.

1979 såld till taiwanska köpare för nedskrotning och anlände till Kaohsiung den 5 juli 1979 på sista resan.

Bolero (1961–1972)

Kylångfartyg, byggt 1961 vid Chant. Navals de la Ciotat, La Ciotat.

Tonnage: 6935 brt, 3011 nrt, 6908 tdw.

Reg.nr.: 10239.

Levererades den 28 december 1961 till Salénrederierna AB, Stockholm.

1969 rederiets namn ändras till Rederi AB Pulp, Stockholm.

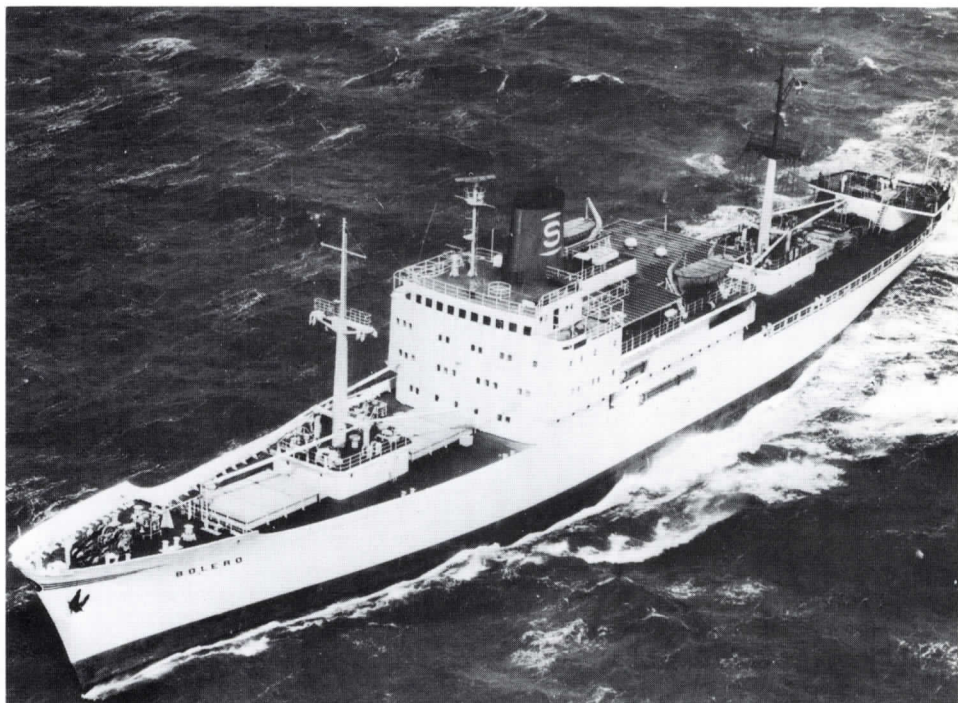
1969 överförd på det nybildade Salénrederierna AB, Stockholm.

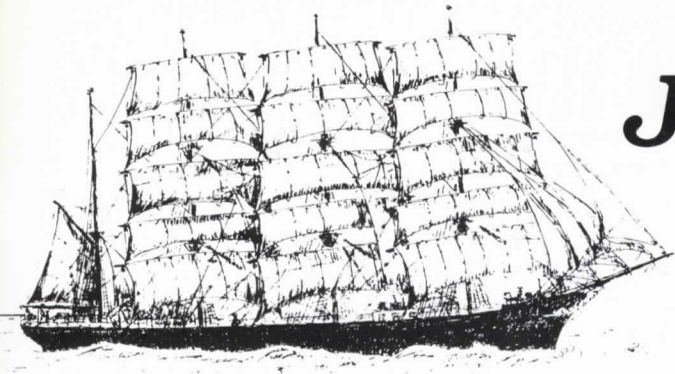
1972 såld till Apollonian Spirit Cia. Nav. S.A., Piraeus. Omdöpt till *Apollonian Spirit* vid övertagandet den 23 aug. i Marseille. Gick in i en 3-årig T/C för Salén Reefer Services.

1977 april, upplagd i Piraeus.

1977 okt., såld till Nefeli Cia Maritima SA, Panama, men satt under grekisk flagg omdöpt till *Nicolaos C*.

1980 såld till taiwanska köpare för nedskrotning och avgick på sista resan den 18 februari 1980 till Kaohsiung.





Jungman Jansén går till sjöss

(Forts från SN 1-82)

En läxa i sopning

Jag minns min första backstörn. Det var efter kvällsmålet. Jag hade diskat, skrubbat av bord och bänkar, sedan fortsatt med att sopa durken. I några kojor låg äldre kamrater. Ett par lättmatrosar låg och följde alla mina rörelser med irriterande intensitet. Ingen sade något. Strax innan jag skulle ta upp soporna hoppade en av lättmatroserna ner från kojen, nappade åt sig piassawakvassten och började sopa. När han gått över durken en gång till sopade han fram sin hög bredvid min. Jag förstod vilket dåligt arbete jag utfört, för hans sophögt var minst tre gånger så stor som min. Lättmatrosen som sopat hoppade upp i sin koj, vände ryggen till och somnade.

Rätt så besvärligt hade jag när det var min tur att göra rundvaskning på lördag. Vi hade då redan kommit till lugnare och torrare klimat. Det betydde att alla 17 sjömanskistorna skulle flyttas ut på däck, likaså alla oljeställ, rorstörnsrockar och annat som hängde i tvärgången. Skotten skulle vaskas med spåvatten, likaså under däck och skylightet. Durk, bord och bänkar skulle skrubbas med causticsoda. Det gällde att få detta starka ämne väl avsköljt, för att det inte skulle bränna fast och lämna en brun yta. Detta arbete utfördes på eftermiddagsvakten.

Under denna tid skulle disken skötas efter skaffningen klockan ett och sedan skulle upppassning-

en med mat utföras vid halv sju, då skansen skulle vara ren och städad. Rorstörn eller utkik behövde man inte ta den dagen.

När klockan närmade sig sju min första rundvaskdag var jag nära nog gråtfärdig. Att mitt arbete inte var väl gjort såg jag själv. Säkert hade jag satt för mycket caustic i vattnet. Hur jag än sköljde och sköljde flöt det fram ur hörnen vid fartygets rörelser en otäck kladdig grå massa. Sjömanskistorna stod kvar på däck och jag skulle passa upp frivakten med mat, innan den törnade till klockan sju. Vilket elände!

Linjedop av "gröngölingar"

En morgon vid den vanliga arbetsfördelningen under backen, meddelade 1:e styrman att vi skulle vara lediga denna dag. Vi jungmän fick order att hålla oss inne i skansen tills vi blev tillsagda om annat. Vad var nu detta? Jo, vi skulle passera LINJEN och linjedop skulle förrättas.

Vi jungmän hade redan långt innan varnats för att låta håret växa. De flesta lät även snagga sig vid ankomsten till varmare trakter. Men jag gjorde det inte. Mitt hår växte nämligen så långsamt att jag befarade att jag skulle se konstig ut vid ankomsten till Australien om jag lät snagga mig.

Nu kom en del av de äldre kamraterna utklädda till poliser in till oss och motade ut oss på däck. Vi blev tillsagda att stanna strax utanför och se föröver. Och där, uppe på backen, till synes från havet, kom ett märkligt följe klättrande över däckskanten. Först en man med grönt stripigt hår under en gyllene krona och med en treuddig gaffel som spira. Efter honom kom hela hans följe, en präst, en läkare, en sjuksyster och en barberare. Sällskapet promenerade värdigt akteröver.

Vi blev snabbt fösta iväg över till babord och akteröver och kom framför Hans Majestät Neptunus med följe och fick tid att beundra stäten. Vid tvärskepps reling stod befälhavaren, 1:e styrman, 2:e styrman, 3:e styrman och steward uppstassade i skinande vita uniformer med guldgaloner. Det var första gången vi såg dem samtliga i uniform. Efter att HKH och kaptenen växlat artigheter och talat om väder och vind frågade HKH Neptunus om det fanns några "gröngölingar" ombord.

Befälhavaren svarade att sådana nog fanns och sade att HKH skulle låta se efter framme i skansen.



"Däcksskrubning"

Hastigt förpassades vi dit. Denna gång stängde poliserna till och med blindventilerna med tillsägelse att låta bli att glänta på dem. Efter en stund kom poliserna in till oss och sade att vi skulle klä av oss allt. Men vi beslöt i alla fall att hålla underbyxorna på. "Ja, skyll er själva då", sade poliserna. Åter blev jag upplyst om att mitt långa hår skulle ge mig problem.

En spark i baken och in i svinstian

Sedan blev vi alla försedda med bindlar för ögonen. Att de satt perfekt kontrollerades noggrant. Sedan togs vi en och en ut på däck. Jag hamnade först. Att vi gick ut genom babords dörr hade jag klart för mig. Men genast ute på däck blev jag snurrad runt, runt, runt. Nu visste jag inte alls till mig. Efter mig behandlades alla jungmän på samma sätt, även den befarne jungmannen. Med ett bryskt "sätt igång, marsch framåt" och med ett stick i baken med ett träsvärd måste jag börja gå framåt. Mina protester att jag skulle komma att kollidera med fallwischen, brydde sig våra väktare inte ett dugg om. Efter ett tiotal försiktiga steg fick jag order om att svänga till höger. Sedan kom ett bestämt kommando: "Böj dig!" Bäst att göra så, annars slår jag väl i skallen någonstans, tänkte jag. Ett skarpt "böj dig mera" åttlydde jag genast, men i samma ögonblick fick jag en ordentlig spark där bak. Jag ramlade framåt, sträckte fram händerna och spretade med fingrarna för att ta emot mig. I nästa sekund hördes ett våldsamt tjut och skrik samtidigt som mina fingrar plöjde upp något varmt och kladdigt – med en lukt som inte var att ta miste på. Jag hade fått skjuts in i svinstian.

Svinstian bestod av en stor, stabil trälåda på en halv meter höga ben uppställd tvärs över däck vid skansens förskott. Framsidan var helt öppen försedd med ett stadigt järngaller. På babords sida i gallret var en gallerdörr. Under dåligt väder släpptes en skyddspresenning ner för öppningen. Den var försedd med en insydd stadig järnstång i nedre liket, den motsvarande sidan var fastspikad i lådans övre kant.

Det hörde till jungmännens sysslor att som del av backstörnen även mata svinen. Vi skulle också hålla stian ren och tvätta av svinen då och då. Djurvän som jag var hade jag trott att jag var ganska god kompis med våra svin, men nu verkade det inte så. Knappt hade jag hunnit resa mig i hukande ställning förrän alla svinen trängt sig förbi ut i det fria, tydligt visande att mitt sällskap gillade de inget vidare. Men jag blev inte ensam länge. En efter en landade mina kompisar i stian på samma sätt som jag nyss.

Det är självklart att vi så snabbt som möjligt ville få reda på vad som egentligen försiggick där utanför. Det var en lätt sak att fatta tag i järnstången och lyfta den och presenningen uppåt så att vi fick fri sikt. Allt gick enligt beräkning tills vi fick presenningen i ögonhöjd. Då fick vi en störsjö av kladdigt oljigt och tjärtigt vatten rakt i ansiktet.

Sedan försökte vi kika genom mindre hål i presenningen men med samma dåliga resultat. Varje gång fick vi vårt ögonbad.

En smörjelse av olja och tjära

Utkommen ur svinstian kommenderades jag upp på ettaluckan. Här tog läkare och sjuksyster emot. Jag fick lägga mig på rygg. Läkaren undersökte min framsida. Det fattades verkligen inga fel. Felen botades med en och samma medicin, en underlig blandning av spillolja, tjära, svartfärg och vad allt det kunde ha varit. Jag smordes väl in på framsidan. Sedan fick jag vända på mig och proceduren upprepades med ryggsidan. Även fot-sulorna konstaterades befinna sig i uruselt skick och i behov av medicin.

Härefter fick jag resa mig och sätta mig på badkarskantens kortända. Vi hade ett gammalt badkar av galvaniserad plåt. Nu var det barberarens tur. Han var eld och lågor över att få behandla ett blont smått vågat och långt hår. Klart att han fann mjäll och annat otyg i mitt hår, som shamponerades med något som påminde mycket om doktors medicin. Det var litet mer lättflytande, men tjärdoften var tydlig.

Det groende skägget blev noggrant intvålat med liknande tvållödder, varpå jag rakades med en jätterakkniv av trä. Underligt att öron och näsa satt kvar efter den behandlingen. Sedan kom än en gång sjuksyster fram med mera medicin som läkaren ordinerat. Denna gång gällde det invärtes sådan, tre tumnagelstora piller och ett snapsglas vätska. Trots att pillren såg ut som karameller, färgade som de var med röd karamellfärg och liksom rullade i strösocker, visste jag mycket väl att de innehöll något helt annat. Sockret var salt och inuti fanns både senap, peppar och andra starka kryddor. Karamellfärgen var nog det enda äkta. Vätskan var mest ättika. Jag manövrerade runt med pillren i munnen så att jag skulle få plats även med supen utan att behöva svälja eländet. Just då drogs jag baklänges ner i badkarets smutsiga, tjärtig, oljiga vatten. Meningen var så klart, att jag i förskräckelsen skulle svälja allt. Men jag var beredd och spottade i stället ut allt.

"Jag nästan grät av förtrytelse"

När alla genomgått denna ceremoni höll prästen ett anförande för oss, vari vi officiellt blev upptagna som fullvärdiga medborgare i Neptuni Rike och tillställdes dopattester. Sedan gällde det att snabbt tvätta av sig all medicinering och få kläderna på för att kunna delta i stora dopkalaset som kaptenen bjöd på och som var uppdukat på storluckan. Visst var jag med om kalaset men långt efter detta stod jag i tvättrummet med en ynklig liten lykta och en spegelbit och försökte bli kvitt tjäran ur mina blonda lockar. Jag nästan grät av förtrytelse.

Doktorn till sjöss

Att skicka ut företrädare för Oxens Företagshälsovård var något av det bästa Saléns har gjort för sina sjömän! Det sammanfattande omdömet gjorde besättningsmän på kylfartyget Winter Sea, när företagsläkaren Inga Moberg och sjukgymnasten Margareta Mellner "mönstrade av" från fartyget efter ett par veckors intensiva studier av livet ombord under resa från Israel till Tyskland.

Resan var - för att tala shippingspråk - ett joint venture mellan Saléns sjöpersonalavdelning och Oxens Företagshälsovård. I ett senare skede kom även fackklubbarna med i bilden. Syftet med resan var att ge den personal som dagligen arbetar med hälsovårdsfrågor på Oxen - namnet Oxen kommer från Oxen Större, som är namnet på det kvarter där Salénhuset är uppfört - bättre insikter i sjömannens arbetsförhållanden och miljön ombord för att därigenom på ett bättre sätt kunna klara av sjukdomsfall, göra undersökningar i samband med nyanställningar, genomföra hälsokontroller och omplaceringar, mm.

Från Saléns ser vi det som helt naturligt och värdefullt att Oxens personal på detta sätt skaffar sig en fördjupad insikt i sjöpersonalens förhållanden ombord, Billy Fransson, sjöpersonalchef hos Saléns.

Vid ungefär samma tidpunkt som besöket gjordes på Winter Sea företog ett annat team från Oxen en resa med tankfartyget Sea Scout från Rotterdam till Malta. Teamet bestod av företagssköterskan Sylvia Hermansson och skyddsingenjör Hans Klasén.

Vilka blev då intrycken från de båda resorna och vilka resultat och slutsatser kom man fram till? Det mesta finns redovisat i två volymer, vilka nu kommer att ligga till grund för närmare studier. Vi skall i Salén-Nytt inte närmare redovisa föreslagna åtgärder till förbättring av arbetsrutiner och miljön ombord men kan enbart konstatera att teamen uppenbarligen gått till verket med stort intresse och noggrannhet. Varje besättningsmedlem har intervjuats ingående och studier har genomförts av förekommande arbetsrutiner

ombord. Likaså har man tittat på den psykosociala miljön, skyddsorganisationen, mathållningen, fritidsverksamheten, stressfaktorer, sjukvården liksom mycket annat.

Utvärderingen av materialet kommer säkert att ta sin tid. När den så småningom är klar har vi tänkt återkomma i Salén-Nytt.



Andrestyrman Göran Rennerfelt ser till en mindre skada på andremaskinisten Lars Halvardsson under överinseende av Oxens företagsläkare Inga Moberg.

- Resan var både intressant och lärorik och vi hoppas kunna åstadkomma en del förbättringar av hälsovård och miljö ombord, säger Inga Moberg.



Sylvia Hermansson går igenom apotek och utrustning med 2:e styrman, "doktorn" ombord, Lars Pettersson.

Medical Services For Seamen

Salén recently arranged for two representatives from Oxens Företagshälsovård - a Stockholm-based company operating corporate health-care service - to be sent on a study trip on board the reefer vessel Winter Sea. The crew were unanimous in their verdict about this visit: "One of the best things that Salén has done for its seagoing personnel," they declared when Inga Moberg, company doctor, and Margareta Mellner, physiotherapist, had completed their two-week intensive study of life on board ship, during a voyage from Israel to Germany, and were "signing off" from the vessel.

The trip was a joint venture between Salén's Seamen's Section and Oxens Företagshälsovård. The aim was to give Oxens' personnel involved in the daily handling of health-care problems better insight into the seamen's working and living conditions on board ship. It is hoped that this will, in turn, enable them to deal more satisfactorily with cases of illness among ship crews, medical examination of new employees, medical check-ups, and the rehabilitation and reassignment of personnel.

At about the time of the "Winter Sea" study trip, another Oxens' team undertook

a similar trip on the tanker "Sea Scout", bound from Rotterdam to Malta. The team consisted of Sylvia Hermansson, company nurse, and Hans Klasén, safety engineer.

It will naturally take time to evaluate the data gathered from the trips, but as soon as this has been done we hope to revert to this matter in Salén-Nytt.



Vasaloppet



Haldis och Stig Svensson åkte "öppet spår"...



... liksom Valter Axelsson och Harry Lingebo.

Så var det dags för Vasaloppet igen, det 59:e i ordningen. Den gångna vintern har ur skidsynpunkt för Stockholms del varit den bästa tänkbara på många år. Snön kom tidigt och rikligt och fick ligga kvar. Skidträningen har därför varit god och de flesta hade mer skidmil i benen än vanligt.

Väderguden brukar spela sitt lilla spratt med vasaloppsåkarna och in i det sista var det ovisst hur vädret skulle bli. När jag dagen före loppet var uppe på myren en bit från starten och "mutade" in vår extra-kontroll var det ett otroligt fint före, knallhårda spår och det gick att glida 10-15 m på varje stavtag. Det var nästan vindstilla och alldeles tyst. Dagen började övergå i skymning och stunden var sådan att den måste upplevas; det går inte att rättvist beskriva den. Det var ett sådant tillfälle då man får ett litet stick i hjärtat och tanken sakta mal fram att "det är ju synd att man inte får vara med i morgon". När jag 15 timmar senare på samma plats ser skidåkare som kämpar för att inte ramla på släta marken i nu obefintliga, sladdriga spår, som dels förstörs av den skridskoåkande täten, dels sakta utplånas av den enorma skaran motionsåkare, då kommer tankarna in i mer normala banor: "det var ju för väl att man inte var med i den här högen". På lördagen var det ett par minusgrader och dagsmejan lyckades aldrig ta överhanden, så allt pekade på "blått" till att börja med och det var väl vad de flesta hade vallat med.

När klockan ringde vid 4-tiden på söndagsmorgonen var det fortfarande -3 grader i luften och i snön men temperaturen kröp sakta upp mot nollstrecket. Snön blev kram men låg hela tiden på minus-sidan och det var bäddat för bakhalt och klister, den enda tänkbara vallan. Det visade sig dock att inte något klister gav tillräckligt gott fäste och många slet otroligt i obefintliga, utplånade spår.

Av salénarna kämpade sig Birger Simonsson och Sven H. Salén i mål, Birger på tiden 7.28.20, vilket gav honom placeringen 4.756, och Sven på 10.21.38 och 9.283:e plats, Mats Jansson var ordentligt förkyld och måste bryta.

Tidigare i veckan avverkade Stig Svensson tillsammans med sin norskfödda hustru Haldis öppet spår på tiden 8.23, liksom Valter Axelsson och Harry Lingebo på tiden 8.48.

Nils Leijon med fru Ulla och salén-

anställda dottern Ann-Mari ställde som mångt år tidigare generöst upp med öppet hus i sin villa ett stenkast från vasaloppsmålet.

Under ett antal år har jag alltid avslutat vasaloppsepisteln med en stilla undran, men man får ju inte bli tjugig, så därför bryr jag mej inte om i år att undra över vem som blir Saléns första kvinnliga vasaloppsåkare.

Gunnar Lindbergh

Pingispris till Snow Flower

Den årliga stora prisutdelningen bland idrottsutövande sjöfolk gick av stapeln den 5 februari i Antwerpens stadsteater, Arrangör och initiativtagare till dessa evenemang är Internationella idrottskommittén för sjöfolk (ISS), som startades 1976.

Från Saléns deltog ekonomiföreståndare Ville Svedlund ("Hökar-Ville"), som mottog förstapriset i den internationella bordtennisserien på sitt fartyg Snow Flowers vägnar.

Även i andra grenar har salénarna hävdat sig väl. Bl a kom Nils Nilsson, Snow Flake 3:a i kulstötning, klass IV i Sverige. Leif Kämpe, Winter Water, belade förstaplatsen i 60 meter, längdhopp och 4-kamp, klass II, samt kom 2:a i längdhopp klass II inom Norden.

SN gratulerar till goda idrottsprestationer.



En stolt "Hökar-Ville" mottar förstapriset i den internationella bordtennisserien på Snow Flowers vägnar.

Stafettbatalj på Malma

Vasaloppet, Finnmarksloppet och Albert Vikstens Minne och dessa berömda maratonlopps tappra betvingare i all ära, men de verkliga skidbataljerna utkämpades ändå i terrängen kring Malma den 13 februari. Då var nämligen salénare och deras familjer återigen samlade i stort antal för att göra upp om titeln som bästa stafettlag och dessutom umgås på allihanda trevliga sätt. Att torrlast tog hem segern även i år var knappast någon överraskning för alla som känner till deras målmedvetna träning under hela vintern. Nästa år har koncernledningen lovat att knäcka dem, och den som sett dessa unga förmågor i skidspåret under senvintern är säkert beredda att hålla en styver på dem.

Bilderna skildrar något av den spänning, talang och glädje som utvecklades denna vackra februaridag på Malma.



Lars Johansson rusar iväg utan chans för de övriga.



Första växlingen. Blivande segrarna (Torrlast) har redan skaffat sig en betryggande ledning.



Lars Johansson har tydligen tagit ut sig helt.



Stor spänning inför starten. Temperaturen var +2, varför många var bekymrade för vallningen.



Full fart från början för Britt-Marie Aspenberg.

Saléns Båtklubb (SBK)

Saléns Båtklubs stadgeenliga årsmöte avhölls under gemytliga former på kontoret på Norrlandsgatan den 18 mars. Det osedvanligt stora antalet mötesdeltagare utsåg följande styrelse för 1982:

Sten-Crister Forsberg, ordförande
Curt Wallin, kassör
Anita Hasselberg, sekreterare
Eivor Hultman, festkommitté
Lars Rutberg, kappseglingsskommitté
Lars Hedberg, ledamot

Uthyrningsbåtarna blir i år samtliga stationerade på Malma och är i år

fräschare än någonsin genom de ambitiösa faddrarna LarsGunnar Manner-sjö, Maxi 77, Salina II, Thomas Simonsson, Maxi 77 Salotta II, Elisabeth Nyström, Maxi 77 Salona II, samt Carl-Olof Andersson och Harry Lingebo, motorbåt Saladus.

Jubileumsskärgårdsfesten och kappseglingen Kräftgången äger rum 28 augusti.

På Böljan Blå med SBK - bli medlem genom att sätta in Kr 15:- på postgiro 50 69 35-6.

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.



Med Salén-Nytts aprilnummer lottar Konstföreningen ut oljemålningen "Islossningsmorgon" av Michael Söderlundh, med motiv från konstnärens hemtrakter vid sjön Siljan. Michael Söderlundh, f. 1942, som nyligen haft en uppmärksammad utställning på Konsthuset i Stockholm och även tidigare under åren haft ett flertal utställningar i Stockholm och Dalarna, har utbildats vid Konstakademien i Köpenhamn. Han är representerad vid bl a Stockholms skoldirektion, Statens Konstråd och Borlänge sjukhus. F n arbetar Michael Söderlundh med utsmyckning av Landstingshuset i Falun.

Vi gratulerar Stellan Thunström, telegrafist på Sea Saga, som vann februarilottens konstverk.

Alla som är medlemmar i Saléns konstförening i maj 1982 har vinstchans i den stora vårutlottningen. Vinsterna kommer

att presenteras i juninumret av Salén-Nytt. Den 1 juni 1982 har Konstföreningen vårsammankomst i salénmatsalen, Norrlandsgatan 15, och då kommer vårens vinnare att välja bland ca 40 konstverk.

Kulturföreningen

Kulturföreningen vid Saléns har hållit årsmöte med 60-talet deltagare. Styrelsen omvaldes i sin helhet och består av Gösta Ekeström (ordf), samt Bert Lundgren, L.G Mannersjö, Ingrid Regnell och Brita Troell med Monica Endemark och Yvonne Näs-lund som suppleanter. Verksamheten har liksom under tidigare år omfattat teaterbesök, musik, bokcirklar men framför allt konst. Konstföreningens ordförande, Brita Troell, redogjorde vid mötet för denna förenings växande verksamhet och note-

rade det stigande antalet medlemmar från sjön.

Efter årsmötet höll Bengt Ohrelus från Sjöhistoriska museet ett synnerligen intressant kåseri om en resa han var med om att göra på 30-talet med skolskeppet Abraham Rydberg från Sverige till Australien. Han visade även filmen "Proud Can-vas" om en seglats med barkskeppet "Passat" från Karlshamn till Sydafrika.

Resa till Leningrad?

Kulturföreningen planerar att arrangera en grupprespa med flyg till Leningrad i september/oktober för att se på konst i Eremitaget, gå på teater m m. Resan kommer att vara i tre eller fem dagar och bekostas av resenärerna själva med bidrag från Kulturföreningen. Närmare detaljer kommer att meddelas senare. Välkomna att delta är alla anställda och deras anhöriga och givetvis alla pensionärer med anhöriga.

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: _____

LAP/SJP Pensionär _____