

Salén-Nytt



Sture Ödner: Betydande avsättningar ger säkerhet för framtiden.

Efter några år med hygglig lönsamhet står den internationella sjöfartsnärigen nu troligen åter inför nya stora problem. Vill man måla en starkt negativ bild, är det inte svårt att finna mörka färger.

Världskonjunkturerna sviktat och handeln länderna emellan tenderar att minska. Protektionismen tilltar och ter sig för många länder som ett bra försvar – naturligtvis för egna intressen.

Häftiga valutasvängningar är en annan faktor som under de senaste åren praktiskt taget gjort det omöjligt att tillförlitligt beräkna sluteffekterna av våra fraktåtgärderna.

Vidare bidrar det höga ränteläget självfallet starkt till att bromsa investeringslusten så att företag hellre placerar sina tillgångar på räntebärande konton än att ta de risker som investeringar innebär.

Vid sidan av problemen med det höga ränteläget och valutorna har under det senaste året oljans framtida prisutveckling kommit i fokus. Den som i början av förra året på allvar hade hävdade att vi inom överskådlig tid skulle se 25 till 50% nedgång av oljepriserna, hade knappast mötts av tilltro. I dag befinner vi oss emellertid på väg i den riktningen. Fältet är öppet för spekulation om vad detta kan komma att få för verkningar på kortare och längre sikt. Några hotfulla drag och några positiva torde emellertid kunna urskiljas.

Inom Opec kan man inte bortse från olika mer eller mindre våldsamma förvecklingar om de oljerika länderna inom organisationen inte drar ned sin produktion. Opec spelar emellertid med dagens konsumtions- och produktionsmönster inte längre lika stor roll som tidigare. Man har sammanlagt funnit mer olja på andra ställen i världen än inom Opec. Dessutom

har man över hela världen påbörjat vandringen bort från oljan såsom den dominerande källan att täcka energibehov.

I ett sådant läge kan man ställa några väsentliga frågor. Kommer med starkt fallande priser förbrukningen av olja återigen att öka? Vilka svårigheter kan de oljeproducerande länder drabbas av som ådragit sig alltför höga produktionskostnader? Vad händer med de oljeproducerande länder som anpassat sin investeringsvolym till ständigt stigande oljepriser?

Om svaren på dessa frågor är ytterligt svåra att ge, förefaller det å andra sidan rimligt anta att de länder i världen som haft oljan som sin största utgiftspost kommer att få väsentligt förbättrad bytesbalans. Ett sänkt oljepris borde även märkbart bidra till att få de ekonomiska hjulen i världen att återigen snurra.

Om vi så lämnar världsscenen och försöker komma underfund med situationen i vårt eget land, blir man beklämd. I ett läge då alla svenskar borde hjälpas åt för att förbättra landets ekonomi och konkurrensförmåga, pågår svåra interna strider om löntagarfonder, som ytterst syftar till att fackföreningarna på sikt skall ta över företagen.

När det gäller den svenska handelsflottan står vi återigen inför en nödvändig reduktion av tonnaget, såvida inte kraftfulla åtgärder utan dröjsmål vidtas från statsmakternas sida. Alla parter är eniga om att något måste göras. Detta gäller även de fackliga organisationerna, eller i varje fall deras medlemmar som drabbats.

Uteblir åtgärderna, torde alla diskussioner om ett öka fackligt inflytande i rederinäringen vara meningslösa, eftersom det då inte kommer att finnas så särdeles

mycket över inom detta område att erövra genom löntagarfonder.

Låt oss så granska Saléns egen situation, bl a mot bakgrund av ovanstående.

I enlighet med den strategi vi bestämde oss för efter krisen 1975-78 har vi värvat om vår likviditet och varit utomordentligt försiktiga med investeringar. Vi har därför idag, i motsats till vad som gällde vid ingången till den senaste krisen, knappast några nybeställningar. Vi har säkrat långa sysselsättningskontrakt för vårt tonnage så långt detta varit möjligt. Vi har även gjort betydande avsättningar från de senaste årens vinster för att säkerställa oss med tanke på mindre säkra engagemang i en orolig värld.

För endast några år sedan seglade Saléns med 50 fartyg under svensk flagg. Nu återstår endast ett 20-tal, som tillsammans drar en extra kostnad per år av omkring 100 miljoner i jämförelse med våra allvarligaste konkurrenter.

Vi kan samtidigt konstatera att den utländska delen av vår rederiverksamhet gått utmärkt. Den har dessutom, vilket bör särskilt noteras, givit arbete åt ett stort antal svenska befäl.

Eftersom jag vid årets bolagsstämma lämnade över rodret till yngre krafter blir detta min sista kommentar i Saléninvests årsredovisning i min egenskap av koncernchef. I detta läge känns det välgörande att kunna konstatera, att Saléns idag tills vidare seglar tryggt, trots illavarslande oro inom många områden i världen. Vi står väl rustade att möta även en ganska långvarig kris.

Sture Ödner.

Omslagsbilden

Traditionellt återges på första sidan av Salén-Nytt sommarnummer ett av de många konstverk som Saléns Konstförening under året lottar ut bland sina medlemmar. I år har vi valt en textil applikation, utförd av Eva Gehlin-Berg och fotograferad av Per-Olow en vacker sommar dag i en av de just nu så lummiga trädgårdarna i Salénhuset.

Sommarnumret är som vanligt även bokslutsnummer, som innebär att vi med utgångspunkt från årsredovisningen regogör för det gångna årets verksamhet och utsikterna för innevarande år och den närmaste framtiden.



Cover picture

The reproduction on the first page of Salén-Nytt is one of many works of art which are raffled off to members of the Salén Art Club. This time we have selected an appliqué created by Eva Gehlin-Berg, photographed by Per-Olow in one of the shady gardens of the Salén Head-Office on a beautiful summer's day. As usual, this issue of Salén-Nytt is the "accounts" issue. Based on the annual Report, we are submitting an accounting for 1981 operations while examining the prospects for the current year and the immediate future.

Resultat

Koncernens rörelsevinst för 1981 uppgick till SEK 457,1 m (1980 329,7 m) efter avskrivningar. Härav utgör resultat vid försäljning av fartyg SEK 75,1 m (128,8) och oljeborrplattform SEK 87,4 m (0). Räntenetto och övriga finansiella poster uppgick till SEK -230,6 m (-140,0), vilket gav en vinst efter finansiella intäkter och kostnader på SEK 226,5 m (189,7).

Efter extraordinära intäkter och kostnader på SEK 2,4 m (113,4) blev vinsten före bokslutsdispositioner och skatt SEK 228,9 m (303,1).

Den redovisade vinsten efter skatter och minoritetsintressen blev SEK 103,8 m (7,4).

Lönsamheten mätt som avkastning på totalt kapital före skatt blev 13,4 % (11,4%). Avkastningen på eget kapital efter skatt blev 14,8 % (14,8%).

Koncernens likviditet inklusive kortfristiga placeringar uppgick vid årets slut till SEK 542 m (393). Dessutom fanns outnyttjade checkräkningskrediter på totalt SEK 29 m (32).

Koncernens investeringar uppgick totalt till SEK 447 m (519), fördelade på fartyg SEK 395 m (434), oljeborrplattformar SEK 19 m (51) samt fastigheter, maskiner, inventarier och goodwill SEK 33 m (34).

Antalet anställda i koncernen var i medeltal 2 337 personer (2 565).

Övrigt

Koncernens intresse i Tor Line omfattande frakt- och passagerarverksamhet på Nordsjön såldes tillsammans med andelarna i de båda passagerarfärjorna till DFDS.

Från sommaren 1982 bedrivs i det nybildade dotterbolaget Salén Cruising Ltd., Hong Kong, kryssningsverksamhet i samarbete med Folkrepubliken Kina mellan Hong Kong och Kina.

Saléninvest förvärvade 1981 och 1982 ett 25-procentigt intresse i Stockholms Förvaltnings AB Svea, som har ett betydande fastighetsinnehav med centrumlägen företrädesvis i Stockholm.

Koncernens omsättning fördelad på röresegrenar (Mkr)

	1981	1980
Salén Reefer Services	2 152	1 687
Salén Dry Cargo	1 300	1 020
Salén Tanker	584	478
Salén & Wicander	396	259
Salén Energy	210	103
Salén Technologies	16	9
Sven Salén AB	11	8
Övrigt	42	47
Avgår omsättning i delägda företag etc	-96	-77
Koncernens omsättning	4 615	3 534

Koncernens rörelseresultat fördelat på rörelsegränar (Mkr)

	1981	1980
Salén Reefer Services	171	130
Salén Dry Cargo	111	210
Salén Tanker	-6	-51
Salén & Wicander	23	31
Salén Energy	135	11
Salén Technologies	1	1
Sven Salén AB	2	-2
Övrigt	20	
Koncernens rörelseresultat	457	330

Utsikter för 1982

Salén Reefer Services förväntas få ett tillfredsställande resultat, trots en relativt svag marknad.

Salén Dry Cargo's resultat försämrats jämfört med 1981 men blir fortfarande bra trots en mycket svag torrlastmarknad. Detta beror på att större delen av fartygsflottan alltjämt har förmånliga frakttavtal.

Salén Tanker får sannolikt ett mycket ogynnsamt resultat som en följd av den dåliga tankmarknaden som f n inte visar några tecken till förbättring. Särskilt hårt drabbas de stora fartygen.

Salén & Wicanders resultat förväntas bli fortsatt bra, även om de svaga tank- och bulkmarknaderna och därmed också en låg nybeställningsaktivitet hos varven ger negativ effekt på viss del av verksamheten.

Salén Energy har mycket goda längre sysselsättningskontrakt för borrarplattformarna och kommer därför att uppnå ett mycket gott resultat även om marknaden har blivit svagare.

Inträffar ingen betydande förbättring av tankmarknaden, kommer koncernens resultat att bli väsentligt lägre än 1981.

Bolagsstämma

Vid ordinarie bolagsstämma i Saléninvest AB den 26 maj fastställdes den föreslagna utdelningen av 5 kr per aktie samt en extra utdelning av 2,50 per aktie.

I samband med stämman avgick Sture Ödner som VD och koncernchef för Saléninvest och efterträddes av Gunnar Rosengren. Till vice VD utsågs Mats Ruhne. Hans G Forsberg avgick som vice VD. Här efter är Clarence Dybeck, Göran Lindeblad och Mats Ruhne vice verkställande direktörer i bolaget. Ur styrelsen avgick Bengt Lundvall, medan Gunnar Rosengren invaldes.

Bolagsstämman beslöt att avsätta 5.000.000 kr till företagets personalstiftelse att där förvaltas under beteckningen "Sture Ödners fond".

Den nye koncernchefen förutsade för 1982 ett tillfredsställande resultat för samtliga koncernens rörelsegränar med

undantag för tankrederiet, som lider av en mycket svag marknad. En väsentlig försämring av koncernens resultat förväntas därför alltjämt för 1982.

Sven H. Salén framförde vid stämman sitt, familjen Saléns, styrelsens och de anställdas tack till Sture Ödner.



Sture Ödner: Substantial reserves set aside

After some years of reasonable profitability, international shipping is now once again likely to face major problems. Dark colours would not be hard to find if one wanted to paint a somber picture.

The world economy is in a state of decline and international trade is tending to decrease. Protectionism is growing, and many countries view it as a form of defense for their own interests.

Sharp fluctuations in foreign exchange rates constitute another factor which has, in the past few years made it virtually impossible to make reliable assessments of the final outcome of our freight contracts.

Naturally, high interest rates have strongly contributed to a slowdown of investment, with companies preferring to place their assets on interest-bearing accounts instead of taking the risks involved in investments.

Apart from the problems of high rates, the developing trend of oil prices came into focus during the past year. If anyone had seriously claimed at the beginning of last year that the price of oil would fall by 25% to 50% within the foreseeable future, almost no one would have believed him. Nevertheless, today we find ourselves heading in that direction. One may speculate about the effects of this in the short and the long term. However, it should be possible to distinguish some favourable as well as some threatening aspects.

One should not overlook the considerable disagreements that would arise within OPEC if the oil-rich countries within that organization do not cut down production. However, with today's pattern of consumption and production, OPEC does not play as important a role as previously. Collectively, more oil has been found in other parts of the world than in OPEC countries. In addition, a changeover from oil as the dominant energy source has begun worldwide.

In this type of situation, some important questions may be asked. With a sharp decline in prices, will oil consumption once again increase? What difficulties can afflict those oil-producing nations which have incurred excessively high costs of production? What about the oil-producing nations that have adapted their investment volume to steadily rising oil prices?

If the answers to these questions are extremely difficult to give, it is however reasonable to assume that those countries for which oil has been the largest item of expenditure will attain substantially improved balances of payments. In addition, lower oil prices should play a major role in getting the wheels of the world economy into motion again.

If we now leave the world scene and concentrate on the current situation in Sweden, we find cause for great concern. At a time when all Swedes should be helping to improve the nation's economy and competitive capacity, intense internal conflicts are raging about wage-earners' funds, the ultimate purpose of which is to

enable the trade unions to take companies over.

Regarding the Swedish merchant fleet, we are again faced with an unavoidable reduction in tonnage unless the government takes vigorous measures without delay. All parties involved agree that something must be done. This also applies to the trade unions, or at any rate to their members. Without new measures all discussions on increased trade-union influence in the shipping trade are likely to be meaningless, since there will not be much left to gain in this sector through wage-earners funds.

Let us examine Salén's own situation against the background of these and other factors.

In accordance with the strategy we adopted after the 1975-78 crisis, we have safeguarded our liquidity and been extremely cautious with investments. Thus, unlike the circumstances prevailing at the onset of the last crisis, we have almost no new-buildings on order today. Whenever possible we have secured long contracts for our tonnage. Faced with less dependable contracts in a troubled world, we have also set aside substantial reserves from the profits of previous years to safeguard our position.

Up to a few years ago we operated some 50 ships under the Swedish flag. Today, only 20 such ships remain which collectively incur additional annual expenses of approximately SEK 100 m in comparison with our foreign competitors.

At the same time the foreign sector of our shipping operations has shown excellent results. Another fact worth noting is that this sector has provided employment for a large number of Swedish officers.

As I will be handing over the helm to a younger successor at this year's annual general meeting, this is my last message in Salén-invest's annual report as head of the Salén Group. Under these circumstances, it feels heartening to be able to state that Saléninvest is sailing securely at the present time, despite the ill winds blowing from several regions of the world. We are well equipped even to meet a fairly prolonged crisis.

Earnings

Operating profit for the Group in 1981 amounted to SEK 457.1 m (1980 329.7 m) after depreciation. This figure includes earnings of SEK 75.1 m (128.8) from the sale of ships and SEK 87.4 m (0) from an oil drilling rig. Net interest and other financial items amounted to SEK -230.6 m (-140.0). Profit after financial income and expenses was SEK 226.5 m (189.7).

After extraordinary income and expenses amounting to SEK 2.4 m (113.4), profit before special adjustments and tax amounted to SEK 228.9 m (303.1). A provision of SEK 5 m for Saléninvest's Employee Foundation is included among extraordinary expenses.

Profit after tax and minority interests totalled SEK 103.8 m (7.4).

Profitability, measured as the return before tax on total capital employed, was 13.4% (11.4%). The return on shareholders' equity after tax was 14.8% (14.8%).

Liquidity

Group liquidity, including short-term deposits, amounted at year-end to SEK 542 m (393).

The Group's investments amounted to SEK 447 m (519), of which SEK 395 m (434) was in ships, SEK 19 m (51) in oil drilling rigs and SEK 33 m (34) in property, machinery and equipment.

The Group employed an average of 2 337 people (2 565).

Miscellaneous

The Group's interests in Tor Line, comprising freight and passenger ferries, were sold to a Danish shipping company.

It was decided that the newly-formed subsidiary, Salén Cruising Ltd of Hong Kong, would start cruising operations between Hong Kong and China from the summer of 1982 in cooperation with the People's Republic of China.

Saléninvest AB acquired a 25% interest during 1981 and 1982 in Stockholms Förvaltnings AB Svea, which has substantial commercial property holdings in urban locations, especially in Stockholm.

Outlook for 1982

Earnings for *Salén Reefer Services* are expected to be satisfactory in spite of a relatively weak market.

Earnings for *Salén Dry Cargo* are expected to decrease in comparison with 1981 but will however, be favourable despite a very weak dry cargo market. This is due to advantageous freight contracts still in force for most of the fleet.

Poor earnings are likely for *Salén Tanker* as a result of the weak tanker market, which is currently showing no signs of improvement. The larger vessels will be especially hard hit.

Earnings for *Salén & Wicander* are expected to continue favourable, though the weak tanker and bulk carrier markets, coupled with the resultant reduction in work on new orders at the shipyard, will have an adverse effect on certain areas of operation.

Salén Energy has very good long-term employment contracts for its drilling rigs and will therefore attain highly satisfactory earnings, even though the market has become weaker.

The Group - If no substantial improvement occurs in the tanker market, Group earnings will be much lower than in 1981.

Saléns beställer kylfartyg

Som ett resultat av mångårig teknisk erfarenhet och ingående studier av marknaden har Salén Reefer Services, världens största kylfartygsoperatör, placerat en order på en serie kylfartyg, lämpade för pallhantering, hos Koyo Dockyard Co Ltd i Japan.

Ordern ingår som en del av Saléns långsiktiga program för en förnyelse av flottan. Välskott inom branschen är att Salén Reefer Services har utvecklat en ny typ av kylfartyg som är helt anpassad för enhetslaster med kylda och frysta varor. Nybyggena med 430.000 cuft kapacitet är en vidareutveckling av Winter-serien med fyrkantiga lastrum, öppna luckor och lyftkranar med 15 tons kapacitet.

Jämfört med den konventionella typen av kylfartyg, som finns på marknaden idag, utgör denna nya fartygstyp ett ytterligare kliv framåt i Salén Reefer Services strävande att möta marknadens krav på konkurrenskraftiga kyltransportsystem. Vidare bekräftar ordena SRS misstro att trots lägre priser satsa på den konventionella typen av kylfartyg. SRS anser att framtiden innebär en allt snabbare utveckling för transport och distribution.



Fartygen kommer att levereras i slutet av 1983 och i början av 1984. Ytterligare order på denna fartygstyp är att vänta.

The newbuilding contract was signed at Salén's head office in July.

Salén orders reefers

Concluding several years of market and technical studies, Salén Reefer Services AB of Stockholm, the largest reefer operator, has placed an order for a series of pallet ships at Koyo Dockyard Co. Ltd. in Japan.

The order is part of Salén Reefer Services long range fleet renewal programme. Well known to the trade, Salén Reefer Services has been developing a new reefer vessel design, totally adapted for unitized fruit

and frozen cargoes. The newbuildings with 430,000 cbft capacity is a further development of the Winter-series with fully box shaped holds, open hatches and 15 ton cranes.

Compared to the conventional type of reefer ships being ordered today, this new design and technology marks another step forward in Salén Reefer Services' endeavour to meet the market demand for cost efficient reefer transportation systems. The order also confirms Salén

Reefer Services' disbelief in the commercial viability of new orders of the old-fashion type of reefer vessels in spite of lower prices as the trades is rapidly changing into unitized cargohandling methods.

The vessels will be delivered at the end of 1983 and in the beginning of 1984. Further orders for similar advanced designs can be expected.

Winter Sea i Riksdags-huset

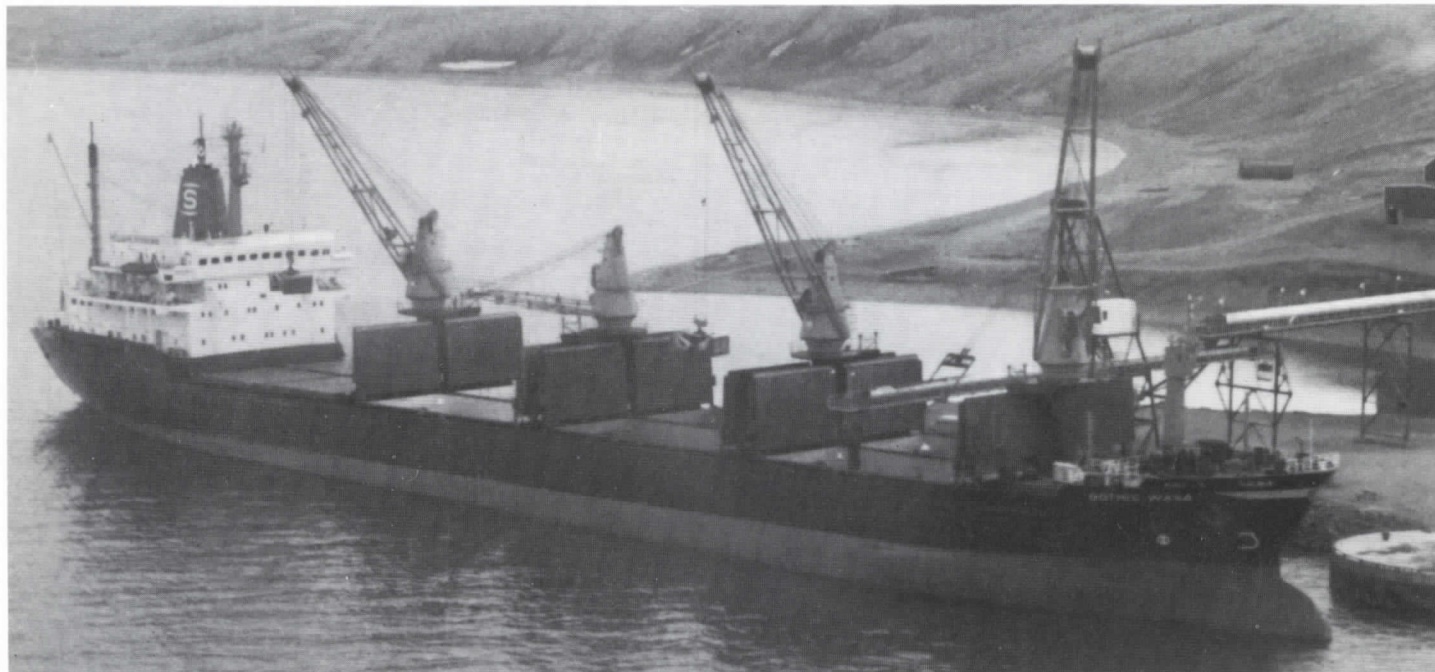
Riksdagens trafikutskott behandlar bl a ärenden som rör den svenska sjöfartsnäringsen. Vid besök på utskottet i vintras noterade företrädare för Saléns att det i utskottets lokaler helt saknades något attribut påminnande om den för oss alla så viktiga sjöfartsnäringsen. För att råda bot på denna brist bad man från Saléns att som gåva till utskottet få överlämna en fartygsmodell, vilket accepterades. Och så lunda infann sig Sven H. Salén och Claes-Henrik Zethelius en dag i maj i utskottets lokaler medförande en modell i skala 1:200 av kylfartyget Winter Sea, som på utskottets vägnar mottogs av dess ordförande Rune Zachrisson. Denne tackade för modellen och poängterade att Sverige måste försöka värna om sjöfarten, bl a av nationalekonomiska och försörjningsmässiga skäl.

Modellen av Winter Sea utgör nu ett ofta observerat blickfång i trafikutskottets fönster mot Sergels Torg.



On a visit to the standing Committee on Communications during the winter, Salén representatives noted that the Committee's premises contained no reminders of the shipping industry, which is so important to us all. To remedy this oversight, Salén requested permission to donate a ship's model to the Committee. As a result, Sven H. Salén and Claes-Henrik Zethelius found themselves on a May day at the Committee's premises, where they presented a 1:200 scale model of the reefer vessel Winter Sea. The model was received on behalf of the Committee by its chairman, Rune Zachrisson, who thanked Salén and reemphasized the necessity of supporting the Swedish shipping industry, not least for reasons of national economy and provision. The model of Winter Sea is now a frequent object of attention in a window display of the Committee offices in Sergels Torg, the well-known square in central Stockholm.

Salén Dry Cargo med i Scanscot



Salén Dry Cargo ingår från den 18 maj i den internationella samseglingspoolen Scanscot Freighters, där Broströms hittills varit enda svenska medlem. SDC sätter in sitt tidsbefraktade bulkfartyg Salamis, ex Gothic Wasa, i trafiken och har option på att delta i poolen med ytterligare ett fartyg av samma typ.

Scanscot Freighters opereras och administreras av Broströms och specialiserar sig främst på transporter av skogsprodukter från British Columbia till amerikanska östkusten och Europa samt från de nordiska länderna till Fjärran Östern.

Salamis är på 23.000 ton d.w., byggd i Wismar 1977 och systerfartyg till Scanscots tre fartyg av sk B-typ. Hon är ett "öppet" containeranpassat bulkfartyg med helt fyrkantiga lastrum och stora luckor. Containerkapaciteten är 650 TEUs.

Scanscot opererar i dag 13 fartyg med en sammanlagd dödvikt på 352.000 ton. Sex av fartygen har liksom Salamis isklass 1 A eller högre.

I poolens nybyggnadsprogram ingår ytterligare två "öppna" fartyg på vardera 30.500 ton d w, som för Thomesto Oy:s, Helsingfors, räkning byggs i Polen och ett

konventionellt bulkfartyg på 44.600 ton d w, som China Navigation Co., Hong Kong, bygger i England. Leverans av samtliga fartyg kommer att ske under 1984.

Aktiesparfonden per 1982-05-31

Antal anslutna	506
varav sjöanställda	141
varav kontorsanställda	246
varav Salén & Wicander	119
Totalt sparbelopp	kr 3.177.600
Antal aktier	39.900
Aktiekurs	kr 128
Marknadsvärde, aktier	kr 5.107.200
Kapitalkonto	kr 302.900
Upplupna ränteutgifter	kr 5.764
Fondens totala värde	kr 5.415.864
Andelsvärde	kr 20,33

Salén Dry Cargo joins Scanscot

Salén Dry Cargo has joined the international pool Scanscot Freighters where Broströms had been the only Swedish member. Salén will operate its time-charter bulk carrier Salamis, ex Gothic Wasa, in the traffic and has an option on participating in the pool with an additional ship of the same type.

Scanscot Freighters is operated and administered by Broströms and specializes mainly in the transport of forestry products from British Columbia to the U.S. East and Europe and from the Nordic countries to the Far East.

The 23,000 tdw Salamis was built in Wismar in 1977 and is a sister ship of Scanscot's three so-called B type ships. She is an "open" containerized bulk carrier with completely square holds and large hatches. She can carry 650 TEU's.

Today, Scanscot operates 13 ships with a total deadweight of 352,000 tons. Six of the ships satisfy, as does the Salamis, ice class 1A specifications or higher.

The pool's newbuilding programme includes an additional two 30,500 tdw "open" ships which are being built in Poland for Thomesto Oy, Helsinki, and a 44,600 tdw conventional bulk carrier being built in the U.K. by the China Navigation Co., Hong Kong. These ships will all be delivered in 1984.

"25-åring" i Bremerhaven



Bremerhaven har varit något av en hemmahamn för Saléns kylfartyg alltsedan andra världskriget. Hamnen har i genomsnitt anlöpts av 1-2 fartyg i veckan.

Saléns agent har under alla år varit Schiffahrts- und Speditions-Gesellschaft Meyer & Co. GmbH (Union). Under de senaste 25 åren har Friedrich-Karl Petermann varit chef för Bremerhaven-kontoret och i den egenskapen har han lärt känna Saléns såsom företag väl och knutit många personliga kontakter med anställda i landorganisationen och i fartygen. Vid

en festlighet på Saléns för en tid sedan framförde rederiet till hr Petermann sin stora uppskattning för det värdefulla arbetet han lagt ned under de gångna 25 åren när det gällt förbindelserna mellan de båda företagen.

På bilden ses till höger herr Petermann tillsammans med Tommy Pettersson, chef för Salén Reefer Services bananoperation.

I festligheten deltog även Dr.Jur. Uwe Mehrtens, som är chef för Meyer & Co:s huvudkontor i Bremen.

Saléns köper kolbolag

Salén Energy har av LKAB förvärvat samtliga aktier i LKAB Kol Försäljning AB. Bolaget, som har ett trettiotal anställda med kontor i Göteborg, Helsingborg och Lidköping, kommer att under namnet Salén Coal AB bedriva import och handel med kol, koks och briketter. Omsättningen 1981 var 65 Mkr. Nuvarande VD Ingvar Grundell kvarstår.

Förvärvet är ett led i Salén Energys strävan att bredda sin verksamhet inom energiområdet till andra fält än oljeprospektering och operation av borrhälsanläggningar.

Kol måste användas mera i Sverige och utomlands under senare delen av 80-talet och denna växande marknad bör ge utrymme för åtskilliga intressanta affärsmöjligheter. Långsiktigt kan förvärvet ge ytterligare lastunderlag för Salén Dry Cargo som redan idag transporterar upp emot 1 miljon ton kol per år.

Celebration

For Salén's reefer vessels, Bremerhaven has been something of a homeport ever since the end of World War II. On average, the port has been visited by one or two ships each week.

Throughout all these years, Schiffahrts- und Speditions-Gesellschaft Meyer & Co. GmbH/Union have been Salén's agent. For the past 25 years, Friedrich-Karl Petermann has managed the Bremerhaven

office, a role in which he has come to know Salén well as a company, and has formed many personal contacts with both land-based and shipboard personnel.

At a ceremony held some time ago at Salén, the Company expressed its appreciation of the valuable work Mr Petermann had performed during the past 25 years with respect to the links between the two companies.

Mr Petermann, right, is shown with Tommy Petersson, Salén Reefer Services. Dr. Uwe Mehrtens, manager of Meyer and Co's head office in Bremen, also took part in the festivities.

Annual general meeting

At Saléninvest's Annual General Meeting, on May 26, the proposed dividend of SEK 5 per share was approved, together with an extra dividend of SEK 2.50 per share.

At the meeting, Sture Ödner retired as Managing Director and Chief Executive Officer of the Saléninvest Group, and was succeeded by Gunnar Rosengren. Mats Ruhne was named Deputy Managing Director, succeeding Hans G. Forsberg.

Clarence Dybeck, Göran Lindeblad and Mats Ruhne are now the deputy managing directors of the company. Bengt Lundvall retired from the Board of Directors and Gunnar Rosengren was elected. The Meeting approved the transfer of SEK 5 M to the Company's personnel trust fund, to be administered as "The Sture Ödner Fund".

The new managing director of the Group

anticipated satisfactory results for all the Group's business activities in 1982, with the exception of Salén Tanker AB, which is suffering from a very weak market. For this reason, a significant drop in Group income is anticipated during 1982.

Salén buys coal trading company

Salén Energy has from LKAB acquired all the shares in LKAB Kol Försäljning AB. The Company employing about thirty people with offices in Gothenburg, Helsingborg and Lidköping and coal and coke screening plants in Helsingborg and Lidköping, will under the name of Salén Coal AB carry on import and trading business in coal, coke and brown coal briquets. The turnover in 1981 was about 65

million SEK. The present Managing Director Mr. Ingvar Grundell will remain in his position.

The acquisition is a step in Salén Energy's endeavour to widen its activity within the energy field to areas outside exploration for oil and gas and operation of drilling rigs.

The use of coal in Sweden and abroad will increase in the late 80's and this growing

market will offer interesting business opportunities. In the long range the acquisition can also provide a larger base for Salén Dry Cargo, a company which already today transports close to 1 million ton of coal yearly.

J S Saba:

Fortsatt resultatförbättring

Vid ordinarie bolagsstämma den 7 juni i J S Saba AB fastställdes resultat- och balansräkningarna.

Stämman fastställde utdelningen till 6 kronor per stamaktie och 3:50 per preferensaktie för verksamhetsåret 1981. Dessutom erhålles på preferensaktierna utdelning för perioden 1 november 1979 – 31 december 1980 med 4:08 (motsvarande 3:50 per 12-månadersperiod).

Vid stämman avgick såväl tidigare koncernchefen Klas Holmberg, ny VD för Stockholms Förvaltnings AB Svea, som styrelseordföranden Tore Browaldh. Till ny ordförande valdes Sture Ödner och till ordinarie styrelseledamöter Rune Hallåker och Thore Nydahl, båda vice ordföranden, Bo Ax:son Johnson och Jacob Palmstierna. Till ordinarie styrelseledamöter nyvaldes Gunnar Rosengren, Bo Rydin samt den nye verkställande direktören och koncernchefen Anders G. Carlberg.

Förbättrad soliditet

Trots en avsevärd volymnedgång inom detaljhandeln under 1981 och en något mindre volymminskning för J S Saba-koncernens detaljhandelsföretag redovisade bolaget resultatförbättring på affärsrörelsen med 139 mkr till + 28 mkr (1980 -111 mkr). Varuhusgruppen svarade för 123 mkr av denna förbättring, men redovisade en förlust på 65 mkr. Till detta skall läggas extraordinära intäkter på 324 mkr, vilka uppstått vid bl a fastighetsförsälj-

ningar av huvudkontoret i Gallerian i Stockholm, av varuhusfastigheter och bostadsrätter till Stockholms Förvaltnings AB Svea samt av NK-Kontos rörelse.

Genom dessa försäljningar förbättrades bolagets soliditet från 12,8 % till 17,0 % inkl 100 % obeskattade reserver.

Ny struktur

Under 1981 slutfördes den strukturella omorganisationen av J S Saba-koncernen och från den 1 januari 1982 bedrivs verksamheten helt genom dotterbolag. Rörelsen består av tre dotterbolag för import och partihandel, fem bolag med detaljhandelsverksamhet och fyra servicebolag med huvudsaklig uppgift att sälja tjänster till övriga delar i J S Saba-gruppen.

Bra start på 1982

Utvecklingen under perioden 1/1 – 30/4 1982 innebär en volymökning i jämförelse med föregående år. Bruttomarginalen har dessutom förstärkts något och kostnadsökningarna varit begränsade. Resultatet har förbättrats i jämförelse med föregående år.

Varje helårsprognos för koncernen är förenad med betydande osäkerhet, inte minst med hänsyn till årsresultatets stora beroende av utfallet under december månad. En resultatförbättring i jämförelse

med föregående år förefaller dock sannolikt med hänsyn till utvecklingen under första tertialet.

J S Saba improving

The J.S. Saba Group, with a turnover of SEK 24 M (USD 4,000), recorded a continued improvement in earnings at year-end 1981. The Retail Trading Company posted an improvement of SEK 139 M. A further gain of SEK 324 M resulted from the sale of real estate. Sana's equity/assets ratio improved from 12,8 percent to 17 percent, including 100 percent of the untaxed reserves.

The development so far this year has been extremely favourable. Earnings have improved with a marked increase in volume.

Saléninvest holds a 26 percent interest in the J.S. Saba Group.

Sven Lantz:

Så började jag hos Saléns

När jag vintern 1931 varit hemma i två veckor hade jag en dag vägen över Slussen. I Stadsgården, nästan ända uppe vid Katarinahissen, låg den gamla "bananjagaren" Jamaica och lastade styckegods. Jag visste att en gammal god vän och kamrat från Navigationsskolan var förstestyrman där. Han hade haft tur, han! Efter en kortare tid som styrman i Sveabolaget hade han fått anställning i AB Banantransport och efter något år blivit befördrad till förstestyrman. Även fast fartygen i det rederiets tjänst var gamla, omoderna och i många avseenden bristfälliga, var det mången styrmans dröm att få segla i dem. Dels betydde det stadig fart på Stockholm – eller för en del på Göteborg – och rätt lång tid i hamn varje gång, dels var andan i fartygen god

och förhållandet mellan rederi och besättnad mycket gott.

Jag beslöt mig för att gå ombord och hälsa på min vän och jag träffade honom på kajen, där vi stod och pratade när herr Timm, direktör Saléns högra hand, kom på väg ombord.

Min vän presenterade mig och efter en del prat om lasten med herr Timm sa min vän: "Jo, herr Timm! Vi ska ju ha en andrestyrman nu, eftersom den vi har är sjuk och ska iland! Här har vi en jätke bra kille som jag känner sen gammalt och som kan mönstra på när som helst!"

"Jaha, jaha", sa herr Timm, "vill styrmannen kanske komma upp på kontoret i morgon förmiddag, så får vi tala vid."

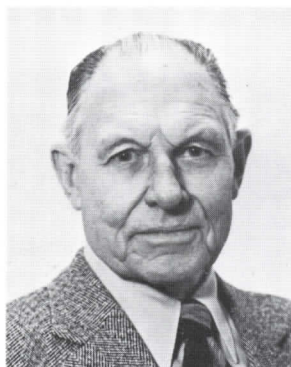
Dagen efter, den tjugosjätte januari 1931 infann jag mig på kontoret på

Kungsgatan 7. AB Banantransport med dess tre dotterbolag, Jamaica, Banana och Westindia var inte så stort då. Kontoret bestod av två rum i en fyrarumsvåning, som delades med en annan skeppsredare. Två rum och del i tambur. Det ena av de två rummen var skeppsredare Saléns förstås, och det andra delades av herrar Timm och Wahlström. Herr Timm skötte shippingdelen och herr Wahlström var kassör.

Herr Timm gjorde några frågor och tittade på mina papper. Allting tycktes vara till belåtenhet, för jag blev erbjuden att dagen efter mönstra andrestyrman i Jamaica.

Så började min långa bana i skeppsredare Saléns tjänst.

Sven Lantz in memoriam



Sjökapten Sven Lantz avled hastigt den 30 maj. Han var född den 29 juni 1905, avlade styrmansexamen 1926 och sjökaptensexamen året därpå. 1931 anställdes han som styrman i AB Banantransports fartyg Jamaica och tjänstgjorde därefter som styrman och befälhavare i Saléns fartyg fram till sin pensionering 1972, då han mönstrade av från sitt sista fartyg, m/s Segerö.

Sven Lantz bortgång innebär, att ännu en av våra verkliga trojänare gått ur tiden. Han kom till oss när rederiet fortfarande var ganska obetydligt och förblev oss trogen under praktiskt taget hela sitt yrkesverksamma liv samt tidvis även efter pensioneringen. Sven Lantz tillhörde den gamla stammen av sjömän, för vilken yrkeskunskapen och plikt känslan utgjorde osvikliga begrepp. Vid många tillfällen visade han prov på gott ledarskap, omdöme och sjömannsskap – inte minst under andra världskriget, då hans fartyg utsattes för torpederingar. Han efterlämnar minnet av en ovanligt kompetent och lojal medarbetare.

Ären efter sin pensionering ägnade Sven Lantz i stor utsträckning åt forskningsuppgifter rörande

rederiets och fartygens historia. Hans allsidiga erfarenheter från sjön och hans kunskaper om Saléns i övrigt tillsammans med ett osvikligt minne för händelser gjorde honom väl skickad härför. Ett resultat av hans forskningsinsatser blev klart endast några få dagar före hans bortgång – en säregen skildring på mer än 500 sidor av hans liv alltifrån den dag han gick till sjöss för första gången och fram till hans sista fartyg. Så småningom kommer en bok att föreligga med ett urval av denna hans memoarsamling och den kommer då att kunna ses som en välförtjänt manifestation på ett ovanligt helgjutet livsverk och som ett värdefullt bidrag till historieskrivningen om en dramatisk period i svensk sjöfart.

Sture Ödner

Im memoriam – Sven Lantz

Captain Sven Lantz died suddenly on May 30. Born on June 29, 1905, he took his first mate's ticket in 1926 and his master's ticket the following year. In 1931 he was appointed first officer aboard the Jamaica, owned by AB Banantransport, serving in that capacity and later as captain aboard Salén ships until his retirement in 1972, when he signed off from his last ship, the m/s Segerö.

The passing on of Sven Lantz means that yet one more of our truly faithful old retainers has died. He joined us when the company was still fairly insignificant, and remained loyal to us during practically his entire working life, as well as occasionally helping out even after his retirement: Sven Lantz was the old style of seaman, a man for whom professionalism and duty were unassailable beliefs. His capacity for leadership and skillful seamanship was proved again and again – not least during World War II, when his ship was

sunk after torpedo attacks. He leaves behind him the memory of an unusually competent and loyal colleague.

During the years following his retirement Sven Lantz spent much of his time on research into the history of the Company and its ships. The many facets of his maritime experience, coupled with his knowledge of Salén as a whole (not forgetting his prodigious memory for specific events), fitted him perfectly for this role of historian. One result of his research was completed only days before he passed away – a singular description, stretching to 500 pages, of his own life from the day he went to sea for the first time until his last command. A book containing a selection of his memoirs will later on be available, the fitting expression of an uncommonly well-conceived life's work, and a valuable record of a dramatic period of Swedish maritime history.

Sture Ödner

Löntagarfonder – något för rederinäringen?

1975 lade LO-ekonomen Rudolf Meidner fram det första förslaget om införandet av löntagarfonder i vårt land. Förslaget gav upphov till en långvarig debatt, som med åren blivit allt livligare och uppenbarligen kommer att nå en kulmen under årets val-
rörelse.

1981 enades LO och socialdemokraterna (SAP) om ett reviderat förslag till löntagarfonder, som – om det genomförs – kommer att få långtgående konsekvenser för svensk industri och den svenska ekonomin.

När det gäller syftet med de föreslagna fonderna föreligger olika tolkningar från LO:s och SAP:s egna led. Olof Palme säger i ett uttalande 1981, att "löntagarfonder är en helt nödvändig förutsättning om vi skall kunna rekonstruera den svenska ekonomin. Utan dessa fonder kan vi inte heller bemästra industrisamhällets problem." SSU ser uppenbarligen fonderna bl a som ett instrument för omfördelning av näringslivets resurser och säger i ett kongressuttalande 1981: "Oavsett vilka ytterligare motiv som ges fonderna skall huvudmålet vara att överföra ägandet av produktionsmedel från privata kapitalägare till löntagarkollektivet."

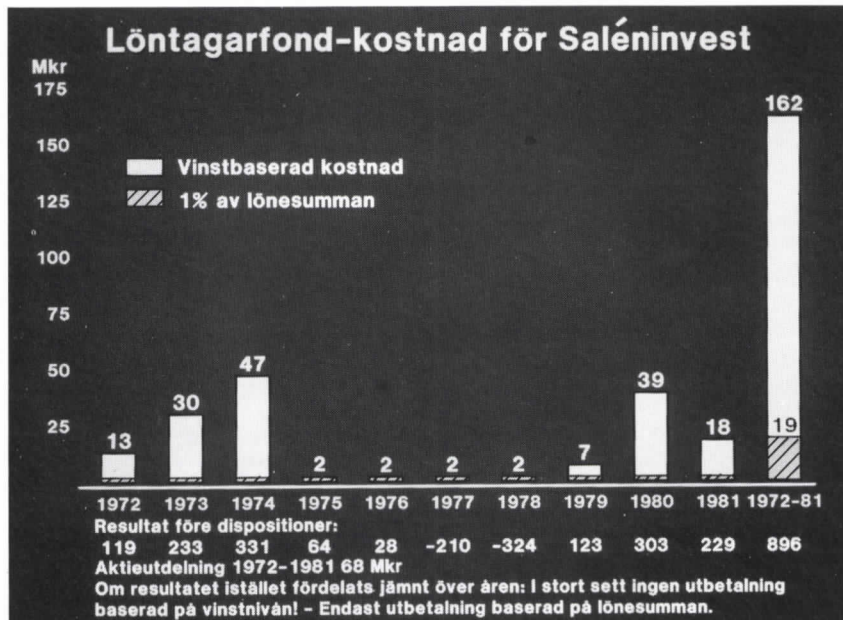
Ännu mer kategorisk är Sigvard Marjasin, ordförande i Kommunal, det största LO-förbundet, i ett uttalande i mars detta år. Så här säger han: "Det är klart, att löntagarfonder är en väg till socialismens genomförande. Fonderna skall eftersträva aktiemajoriteten i företagen och tillsätta styrelserna. Något SAF kommer nog inte att finnas kvar i Fondsverige."

Argumenten för löntagarfonder har således varierat liksom de konkreta förslagen, men de har alla haft en gemensam målsättning, nämligen att ersätta privat ägande av företag med kollektivt ägande genom fackligt inflytande.

Snabbt övertagande

Från SAF:s sida har man gjort beräkningar, som visar att löntagarfonderna inom sju år kan bli Sveriges i särklass största koncern genom att äga majoriteten av alla börsnoterade företag. Kontrollen över landets näringsliv skulle därigenom bli nära nog total. SAF:s beräkning är baserad på antagandet att fonderna årligen tillförs 4 - 5 miljarder kronor. Goda år bör de kunna tillföras ännu mer. Eftersom det totala värdet av alla börsföretags aktier är ca 55 miljarder, skulle löntagarfonderna årligen alltså tillföras omkring en tiondel av företagens börsvärde. Det innebär således att fonderna inom 6 - 7 år efter införandet skulle kunna ha majoriteten i samtliga börsnoterade företag.

Ännu snabbare skulle det kunna gå, om börsen reagerade negativt på fondernas införande med fallande kurser som följd. Och när det gäller ett enskilt aktieföretag kan fonderna bli majoritetsägare på kortare tid än 6 - 7 år, såvida fonderna bestäm-



mer sig för att köpa aktier främst i en viss bransch.

Ett hot mot rederinäringen

En sådan bransch skulle mycket väl kunna vara sjöfartsnäringen, över vilken löntagarfonderna mycket snabbt skulle kunna skaffa sig ett dominerande inflytande. Detta framgick med all önskvärd tydlighet av de exempel, som Saléninvests nye koncernchef, Gunnar Rosengren, anförde vid årets bolagsstämma.

Han hade valt att med utgångspunkt från tioårsperioden 1972 - 1981, som för Saléns del präglades av år med mycket goda resultat och av andra år med svaga. Som framgår av bilden på denna sida, skulle Saléns under perioden ha tvingats betala 162 miljoner kronor till fonderna. - Varje krona av de pengarna har varit väsentlig för oss under de svåra år vi har bakom oss. Hade vi inte haft dem är det inte säkert att vi hade befunnit oss här idag, framhöll Gunnar Rosengren. Och hade vi inte de pengarna idag skulle vi helt säkert vara förhindrade att i tillräcklig omfattning göra de goda investeringar som vi nu har möjligheter till.

Hade resultatet över de tio åren fördelats någorlunda jämnt, skulle enligt LO/SAP:s fondförslag i stort sett inga utbetalningar ha behövt göras baserade på vinsten, medan det skulle ha utgått endast två miljoner per år baserade på lönesumman.

Saléns fondägt till 82%

Fonderna skulle även alternativt ha kunnat använda pengarna till att köpa aktier i främmande företag och då hade pengarna varit helt försvunna. Det andra alternativet hade varit att man köpt Salénaktier varje år och då hade fonderna 1981 ägt Saléns till 82%! Om det inte funnits tillräckligt med säljare, hade man ändå genom att begära nyemission kommit över i stort sett halva företaget.

Gunnar Rosengren pekade även på en annan ytterst allvarlig konsekvens av införandet av löntagarfonder. - Fondstyrelserna kommer att domineras av folk som inte har den blekaste aning om sjöfart. I Stockholm kommer de att representeras av framför allt den offentliga sektorn, folk från Kommuntjänstemannaförbundet, Landstingsförbundet och från Statsanställdas förbund men inte av en enda representant från de sjöfackliga organisationerna!

Avslutningsvis framhöll Gunnar Rosengren fördelarna med det frivilliga aktiesparandet på Saléns, som rönt ett synnerligen stort intresse från de anställdas sida och som redovisas i varje nummer av Salén-Nytt. - Vi tror att den typen av sparande är betydligt bättre både för den enskilde och för företaget, summerade Gunnar Rosengren.

Saléninvest Aktiesparfond	
Totalt sparande kr 400 per månad i 16 månader	6 400
Avgår skattereduktion 30%	1 920
Nettosparande	4 480
Varde 1982-04-30	10 540

Löntagarfond - andel i Saléninvest AB		
Föreslagna löntagarfonder införda för 10 år sedan hade kunnat medföra följande ägarstruktur idag.		
	Fonden har köpt Salén-aktier för 162 mkr	Fonden har tecknat nyemitterade aktier för 162 mkr
Fondens aktieinnehav 81-12-31	2 460 000	2 460 000
Fondens andel av aktiekapitalet	82%	45%

LO-SAP:s fondförslag i korthet

Så här skall fonderna få pengar

● Genom en arbetsgivaravgift

Arbetsgivaravgiften till AP-fonderna skall höjas med 1 procent. Denna löneskatt drabbar alla företag och även staten och kommunerna. Syftet är att lönerna skall bli 1 procent mindre än utan fonder. Men det är lika troligt att företagets lönekostnader i stället ökar 1 procent.

På detta sätt får löntagarfonderna 2,8 miljarder kronor i 1982 års penningvärde.

● Genom delning av företagets vinster över en viss nivå.

Löntagarfonderna skall minska företagets vinster. Fonderna skall ta hand om 20 procent av det som LO-SAP kallar företagets övervinster—d v s av kapitalavkastningen (räntan) ovanför en nivå på 15–20 procent på eget kapital. Fonderna skulle härigenom få närmare 3 miljarder kronor idag.

Vinstdelningen skall "omfatta *alla aktiebolag*", oberoende av deras storlek, verksamhet och ägarbakgrund." Vinstavgiften beräknas på hela koncernens vinst vilket betyder att även vinster från utlandet tas med.

Så ska de styras

Löntagarfonderna skall styras på följande sätt:

- En löntagarfond i varje län
- De fackliga organisationerna utser styrelsemajoriteten
- I framtiden blir det kanske direkta politiska val.

LO, TCO och SACO/SR skall i varje länsfond representeras i förhållande till medlemsantalet. En minoritet av styrelsen utses av landstinget och kommunerna i varje län.

Efter ett inledande skede med facklig styrelsemajoritet skall man försöka åstadkomma direkta val till fondstyrelserna för att undvika att facket får en dubbelroll när fonderna tar över företagen.

I de direkta valen skall rösträtten begränsas till "alla som varit med om att avstå något till systemet". Därför skulle bara de som erhåller ATP-poäng få rösta om vem som skall få utse fondstyrelserna. Det betyder att ungdomar, hemmafruar och pensionärer inte får vara med och rösta.

Ska köpa aktier

Löntagarfonderna skall använda pengarna på följande sätt:

- Köpa aktier i alla företag
- Kollektiv förvaltning av pengarna
- Pengarna delas inte ut till löntagarna.

LO-SAP:s arbetsgrupp, som utarbetade förslaget, anger två skäl till att fonderna skall köpa aktier. För det första sägs att industrin behöver mer riskvilligt kapital och för det andra menar man att det är genom ägande som löntagarna kan få inflytande i näringslivet.

Arbetsgruppen medger dock att "många stora industriföretag i dag har mer kapital än vad de behöver till de investeringar de vill göra."

Och näringslivets företrädare menar att det inte är brist på kapital utan brist på lönsamma projekt som gör att investeringarna inte ökar. Om bara vinsterna tillåts öka får företagen automatiskt mer pengar och då behövs inga löntagarfonder för att finansiera investeringarna.

I börsföretag och i företag med mer än 500 anställda skall (med vissa undantag) de fackliga organisationerna ha rätt att kräva nyemissioner av aktier. Löntagarfondernas aktieköp innebär att de efter ett antal år kan få majoritet på företagets bolagsstämmor och sålunda överta företagen.

” Jag tror inte att ett kollektivt fondsystem, som så småningom blev dominerande ägare av alla börsföretag i Sverige (plus aktier i ytterligare en del företag), skulle fungera bra. Jag ser förvisso de goda intentionerna. Men jag tror att ett fondsystem av LO/SAP-typ skulle leda till byråkrati och maktkoncentration. Bedömningen blir naturligtvis annorlunda i den mån systemet ges en mer begränsad omfattning.

Detta har konsekvenser för ekonomin. Vi skulle sannolikt få ett mer statiskt näringsliv med ökade tendenser till protektionism. Vi skulle sannolikt också få ett mer producentstyrt näringsliv med en konserverande effekt på landets produktionsstruktur och minskat konsumentinflytande över vad som produceras. Med fonder utan klar inriktning på avkastningskravet uppstår också risker för en försämrad resursallokering och för utrymme för företagen att satsa på sakligt mindre väl motiverade projekt.

Fondsystemets samlade effekter på ekonomin skulle därför vara en tendens till minskade investeringar, försämrad resursallokering och en steltnad produktionsstruktur – kort sagt en lägre produktionsförmåga och en sämre anpassning till konsumenternas önskemål. Vi skulle få ett ekonomiskt system av mer öststatsliknande karaktär. Likheten består i det kollektiva ägandets stora omfattning i näringslivet. Om fondsystemet däremot "av tvingande ekonomiska skäl" skulle bli mer marknadsanpassat än förslaget antyder innebär detta att en stor del av intentionerna med löntagarfonder inte uppnås. ”

Berndt Öhman, ordf. i den
statliga löntagarfondsutredningen.

Salén Salutes



Well-known artist Roland Svensson congratulating mr Ödner.



Hiroko-san and Noriko-san, Japanese residents in Stockholm, performing a much enjoyed "paracel-knitting-contest" with Sture Ödner and Gunnar Rosengren



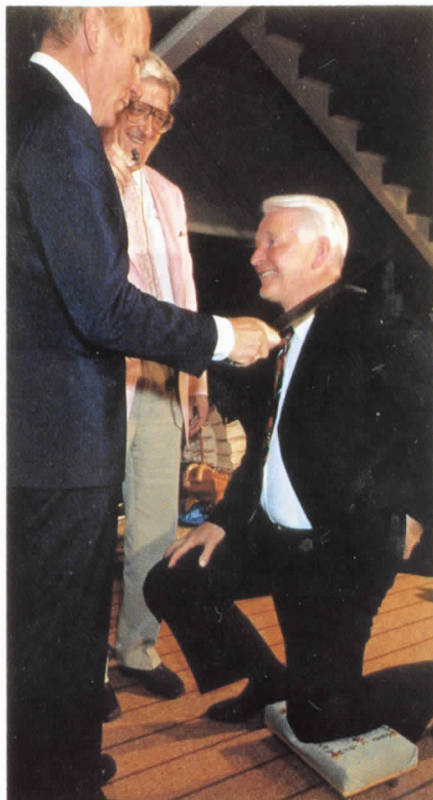
Hockey and golf star Sven Tumba brought a special golfclub for mr Ödner.



Ulvi Paff, mr Ödner's long-time secretary, surprisingly brought mr Ödner to the stage with a sack covering his head.



Mr Ödner and his long-time friend mr Sven Arkfelt



Mr. Sverre Nergaard came all the way from Oslo to dub his old friend Sture Ödner "Knight of the Banana Order".

This year, Salén's annual Spring Party was held at the home of Mr. Sture Ödner, who had relinquished the post of Mayor of Salén. Approximately 350 landbased personnel took part in the festivities. The event was presided over by the television personality Lasse Holmqvist, the star of the party, which was the theme of the Salén party. The event was a great success and many memories.

Vi blir alla äldre och oavsett var omständigheter i livet måste vi en dag lämna över våra uppgifter till kommande generationer.

Överlämnandet kan säkert för många te sig negativt och kanske också skapa personliga problem. Mitt eget överlämnande av chefskapet för Saléns blev en av de största upplevelserna i mitt liv.

Detta tack vare den otroliga omsorg och spontana värme som kom mig och min familj till del, både vid avskedsmiddagen med familjen Salén, styrelsen och chefer, med framför allt vid personalfesten den 28 maj.

Då det är näst intill omöjligt att nå alla personligen, vill jag därför via Salén-Nytt tacka för all vänlighet och uppskattning som visats mig. Jag är djupt rörd och känner att mitt arbete i Saléns och min personliga vänskap med många av Er givit mig en ovanligt rik belöning.

Sture Ödner.



Gunnar Rosengren, the new head of the Salén Group, presenting a painting by Ulf Ekberg to the Ödner family.



Lasse Holmqvist with Sture, Eva, Lena and Bengt

s Sture Ödner

held on May 28. It took the form of a tribute to Sture as Managing Director only two days previously.

l, together with representatives of shipboard personnel, was hosted by the Swedish entertainer and television star of the Swedish version of "This is your life". These pictures are a record of an evening rich in

We all become older, and regardless of where circumstances have placed us, the time comes to turn our responsibilities over to the next generation.

For many, this transfer can certainly be a negative experience, perhaps even creating personal problems. My own hand over of the responsibility for Salén was one of my most moving experiences of my life.

This was due to the unbelievable amount of attention and spontaneous warmth which my family and I experienced, both at the farewell dinner given by the Salén family, the members of the Board and managers, and particularly at the party on May 28.

As it is almost impossible to get in touch with everyone personally, I should like to take this opportunity to thank everyone, through Salén-Nytt, for all their friendship and appreciation. I am deeply moved, and feel that my work for Salén and my personal friendship with so many of you has given me an unusually rich reward.

Sture Ödner



Christer Salén reading a greeting in old Swedish to mr Ödner from Neptun, King of the seven seas.



Sven H. Salén honouring mr Ödner in a dinner speech.



Entertainer Bosse Sundblad had written a number of much appreciated songs to the celebration.



Lasse Holmquist, leader of the stage celebration show, obviously enjoyed the evening.



group, delivered



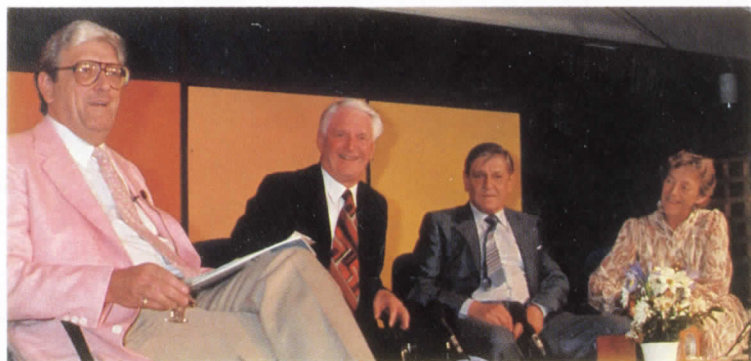
Sture Ödner and his old soccer friend Curt Hansson



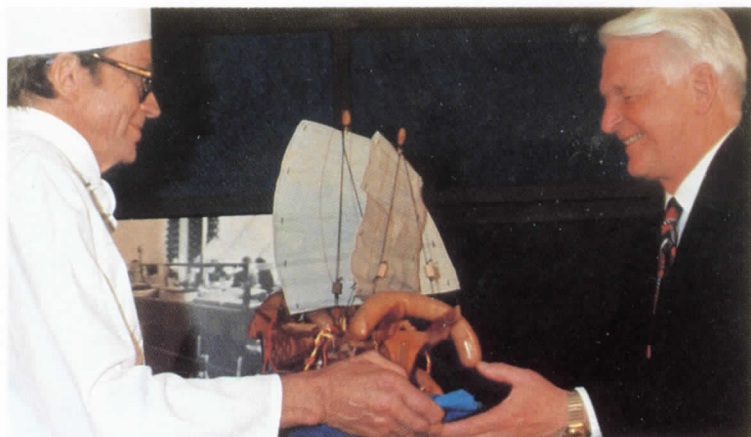
Ödner.



At a separate celebration in Gothenburg Bengt Rydberg delivered a ship's model to mr Ödner from Salén employees in the Gothenburg area.



Sture Ödner with his brother Arne and his wife Ella.



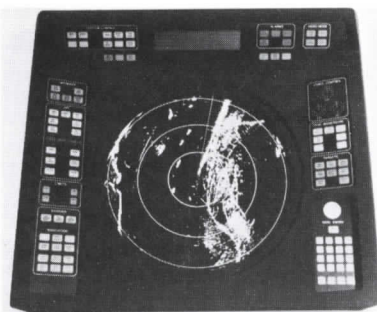
Erik Flink delivering a Chinese yong from Thore Wretman and himself.

Stororder till Jungner Marine

Jungner Marine fick nyligen en order på 26 Kelvin Hughes Anticol radaranläggningar för Stolt-Nielsen Tanker Inc, samt ytterligare en order på fem liknande anläggningar för Salén Tanker AB. Anläggningarna skall installeras i Stolt Nielsenens moderna kemikaliefartyg och i Saléns mellanstora tankfartyg.

Anticol är världens mest avancerade ARPA-system (Anti-Collision Radar Plotting Aids). ARPA har blivit ett nödvändigt hjälpmedel i fartyg över 10 000 ton som transporterar farligt gods.

Anticol uppfyller IMCO-bestämmelserna samt kraven från UK Department of Trade, DHI och USA:



Anticol skall installeras i 26 Stolt-Nielsenfartyg och i 5 av Saléns tankfartyg.



Orders to Jungner Marine

Jungner Marine have recently signed orders for delivery of 26 complete Kelvin Hughes Anticol radars to Stolt-Nielsen Tanker Inc. and an additional 5 to Salén Tanker AB.

They are intended for the Stolt-Nielsen fleet of modern chemical tankers and to the Salén fleet of medium-sized tankers.

Anticol is the world's most advanced, comprehensive and versatile ARPA system. The installation of Anti-Collision Ra-

dar Plotting Aids (A.R.P.A.) on vessels carrying bulk hazardous loads of 10,000 GRT or more is fast becoming legal requirements by most maritime countries.

And, unlike the "guardring" limited systems, Anticol will automatically acquire all targets appearing in the total search area.

Anticol meets IMCO, UK Department of Trade, DHI and USA requirements and incorporates components designed and manufactured to very high standards.

Anticol is compatible with most marine radar systems, compasses and logs. It has a range of up to 96 nautical miles and it incorporates the most up to the minute solid state electronics with inbuilt self-monitoring and fault diagnostics.

Cargolux flights to Tokyo

Cargolux, partly owned by Salénia, is to commence a weekly 747 freighter service between Luxembourg and Tokyo shortly. During a recent visit to Japan of Luxembourg's secretary of state, Mr Paul Helminger, the Japanese authorities announced their approval of Cargolux' traffic rights application. Planning of this new, important service is now in process and a starting date will be given soon.

Trade between Europe and Japan makes this one of the most important air cargo markets in the world. This new service can be considered as a valuable asset to the company's present activities and network and will greatly enhance and strengthen the commercial and competitive position of the company.

Cargolux currently operates a fleet of two 747 freighters and three DC8-63 all-

freighters. On its trunk routes Cargolux operates three weekly B747 flights to the far east, two weekly flights to North America as well as full charters to Africa and other points in the world.

Award to Salén Protexa

Salén Protexa Drilling Company was recently honored by the United States Coast Guard in order to recognize the company's participation in the 8th Coast Guard District Offshore Marine School over the past two years.

The School lasts four weeks and consists of two weeks of classroom study followed by two weeks of field observation. Salén Protexa Drilling Company has made arrangements for eleven Coast Guard inspector trainees to spend five to seven days on one of the offshore drilling rigs the company operates. The trainees usually have from five to ten years experience on conventional vessels but little or none

aboard specialized drilling vessels. The program is designed to bridge this experience gap.

Salén Protexa Drilling Company feels the program has a two fold benefit. The Coast Guard inspectors get the opportunity to view day-to-day life on a drilling rig which tempers their knowledge of regulations with an understanding of the work and conditions. The drilling personnel also get the opportunity to "get to know" the Coast Guard Officers and to better understand the Coast Guards function in relation to the drilling industry offshore.



Rainer K-G Moberg accepts the USCG "Certificate of Merit" from Rear Admiral William H. Stewart, commander of the 8th Coast Guard District.

Decentralisering av Fartygsdrift

Sedan några år tillbaka har verksamheten inom Saléns shippingverksamhet alltmer delats upp på de olika rederibolagen. Den 1 april i år togs ytterligare ett väsentligt steg i den riktningen i och med att den tidigare organisationen Fartygsdrift upplöstes och verksamheten fördelades på respektive rederi. Enda bestående centrala enhet är nu Sjöpersonalavdelningen, medan teknisk drift, ekonomisk uppföljning och reservdelsinköp decentraliserats. Inköpsverksamheten har såsom tidigare meddelats i Salén-Nytt från årsskiftet organiserats i ett särskilt bolag, Salén Marine Supplies AB i Göteborg.

Med anledning av decentraliseringen

har också nya driftramar fastställts för koncernens svensklagade fartyg. Ansvariga för fartygsdriften är nu Arne Gellermark på Salén Dry Cargo, Göran Hammarberg på Salén Tanker och Berndt Lindoff på Salén Reefer Services. Sten-Christer Forsberg har samordningsansvar för den tekniska driften inom tank- och torrlastrederierna.

— Dessa förändringar är helt i linje med vår allmänna inställning att decentralisera så långt det är möjligt och klokt, säger Gunnar Rosengren. I detta fall var det en klar övertygelse bland vår personal att en förändring i enlighet med den nu genomförda är mycket positiv.

Hans G. Forsberg till IVA

Vid bolagsstämman 1982 avgick Hans G. Forsberg som vice VD i Saléninvest. Han har nämligen utsetts att från den 1 januari 1983 efterträda Gunnar Hambræus som professor och VD för Ingenjörsvetenskapsakademien, IVA.

Hans Forsberg var på 1960-talet anställd som utlandschef på IVA, som är den svenska tekniska forskningens mest betydande intresseorganisation. Forsknings- och utvecklingsfrågor har alltid varit föremål för hans stora intresse. Från 1968 var han ledamot i styrelsen för Salén Interdevelop som var ett utvecklingsföretag inom Salén & Wicander-gruppen. 1971 anställdes han på Saléns för att syssla med för koncernen nya verksamhets-

områden. 1972 blev han VD för Öresundsvarvet i Landskrona. Han kvarstannade i den befattningen även sedan Saléns överlåt till staten. 1980 återkom Hans Forsberg till Saléns som vice VD med ansvar för teknik och verksamheter utanför sjöfartsområdet. Från 1 januari 1981 till fartygsdriften decentraliserades till de olika rederierna var han också t.f. chef för Fartygsdrift.

Hans Forsberg kvarstår i koncernens tjänst till årsskiftet med speciella arbetsuppgifter och kommer även i fortsättningen att ha en nära kontakt med Saléns som styrelseledamot i Saltech och Salén & Wicander.

Hans G. Forsberg to IVA

Hans G. Forsberg formally resigned from his post as Deputy Managing Director of Saléninvest at the Annual General Meeting of May 26, 1982. On January 1, 1983, he will succeed Prof. Gunnar Hambræus as Managing Director of the Royal Swedish Academy of Engineering Sciences (IVA), where he will also serve as a professor.

During the 1960s, Hans Forsberg was Overseas Manager at the Academy, which is the most important Swedish technical research organization. Mr Forsberg has always been greatly interested in research and development questions. In 1968 he became a member of the board of Salén & Wicander Group. In 1971 he joined Salén to work in areas which were new for the Group. A year later he became Managing Director of the Öresund Shipyard in Landskrona.

In 1980 Mr Forsberg returned to Salén to become Deputy Managing Director, responsible for technology and non-maritime operations.

Personnel News

Birger Simonsson, formerly head of Salén's crew section, has been transferred to Salén U.K. in London, effective June 15. He will deal with questions at the International Crewing Services Ltd. Mr. Simonsson has worked with crew administration since 1966. Prior to 1966 he served on Salén's reefer ships for four years.

Mr. Rainer Moberg, managing director of Salén Protexa Drilling Co., Houston, has decided to leave his position with the company to work in other fields of the Salén Group.

Mr. George H. Thomas, who joined Salén Protexa Drilling Co. as Executive Vice President and head of the Technical Department on August 1st, 1981, has been appointed new managing director as from June 1st. Mr. George H. Thomas has long experience from oil drilling and was previously with The Offshore Company, Houston.

PERSON • NYTT



Birger Simonsson, tidigare chef för Salénrederiernas benanningssektion, är från den 15 juni 1982, för Saléns räkning, placerad på Salén UK, London, för att där arbeta med bemanningsfrågor inom International Crewing Services Ltd. Han har sedan 1966 arbetat med sjöpersonalfrågor och har dessförinnan fyra års sjöpraktik i Saléns kylfartyg.

Vid den nyligen genomförda decentraliseringen av fartygsdriften vid Salénrederierna placerades funktionen Nautisk- och Säkerhetsinspektör inom Sjöpersonalavdelningen. Den 1 juli sammanfördes funktionen med Utbildningssektionen med Göran Frisk som ansvarig.

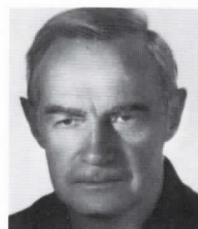
Rainer Moberg, chef för Salén Protexa Oil Drilling Co i Houston, har önskat lämna sin befattning för att övergå till andra arbetsuppgifter inom Salén-koncernen. Till hans efterträdare har från den 1 juni utsetts tidigare tekniske chefen och vice VD i Salén Protexa Drilling Co, George H. Thomas.



George H. Thomas har lång erfarenhet från oljeborrning och var tidigare verksam inom The Offshore Company, Houston.

Dödsfall

Båtsman Kurt Johansson, har avlidit efter en tids sjukdom, 56 år gammal.



Kurt Johansson

Salén & Wicander-konferens



Salén & Wicander höll under tre dagar i juni koncernkonferens på Waxholms Hotel i Stockholms skärgård med deltagare från huvudkontoret i Solna och dotterbolag i och utanför landet. Jan Lundberg gav därvid en översiktlig redogörelse för Salén & Wicander-koncernens verksamhet och Gunnar Rosengren beskrev Saléninvests nuvarande omfattning och berörde bl a koncernens inriktning under de närmast kommande åren.

Mera ingående redogörelser lämnades under konferensdagarna av cheferna för dotterbolagen och andra ansvariga inom koncernen. Dessutom hölls föredrag över temat "Corporate advertisement as a marketing tool" av Peter Beskow.

På bilden som togs av den allestädes närvarande fotografen Per-Olow, ser vi konferensdeltagarna ombord på ångaren Prins Carl Philip.

- 1) Managing Director Ole Johansson, Meltolit, Gothenburg
- 2) Manager Kåre Adolfsen, Jungner Marine A/S, Oslo,
- 3) Managing Director John G. Holbrow, Detection Instruments Ltd., Wokingham, England
- 4) Managing Director Jim P. Savery, Salwico Marine & Offshore Ltd, Kilmarnock, Scotland
- 5) Managing Director Bo Lindström, Jungner Marine AB, Solna,
- 6) Managing Director Jack C. Ellsworth, Salwico Inc. Hoboken, USA
- 7) Managing Director Mats Björkeröth, Hartig Fliesberg Företagen AB, Solna,
- 8) Managing Director Göran Colldahl, S&W (UK) Ltd., London,
- 9) Manager John Slight, AB Siwertell, Branch Office Tokyo,
- 10) Vice President Joachim Broman, Salén & Wicander AB, Solna,
- 11) Managing Director Göran Berg, S&W Teknik AB, Solna,
- 12) Managing Director Keith Bowley, S&W (HK) Ltd., Hong Kong
- 13) Managing Director Rüdiger Hoffman, S&W GmbH, Hamburg,
- 14) Manager Personnel & Administration Anders F. Håkansson, S&W, Solna,
- 15) Marketing Director Eastern Europe Göran Erlandsson, S&W, Solna,
- 16) Managing Director John Lewis, Salén Ditech Ltd, Twyford, England,
- 17) International Business Co-ordinator Torsten Frisk, S&W, Solna,
- 18) Secretary Yvonne Abbott, S&W, Solna,
- 19) Vice President Göran Larsson, S&W, Solna,
- 20) Secretary Eva Eliasson, S&W Marin, Gothenburg,
- 21) President Jan Lundberg, S&W, Solna, and
- 22) Managing Director Lennart Tingskog, AB Siwertell, Bjuv, Sweden.

Salén & Wicander conference

Salén & Wicander held a three-day conference in June at the Waxholm Hotel in the Stockholm archipelago. The participants came from the head office in Solna as well as from subsidiary companies inside and outside Sweden. Jan Lundberg presented an overall picture of Salén & Wicander's business activities, while Gunnar Rosengren outlined the current structure of Saléninvest and touched on among other matters, the direction the Group should take during the next few years.

Detailed reports were presented by the managing directors of the subsidiaries as well as by other management staff personnel within the Group. Peter Beskow spoke on the theme: "Corporate advertising as a marketing tool." The picture above, taken by the ubiquitous and omnipresent photographer Per-Olow, shows the conference participants on board the steamer Prins Carl Philip.

SFBF

Följande ingår i SFBF-klubben Saléns styrelse:

Överstyrrman Glenn Lundström, ordförande, ekonomiföreståndare Stig Elenius, vice ordförande, ledamöterna Anita Bååw, telegrafist, Alexander von Jungmeister, överstyrrman, Göran Guthenberg 2:e styrrman, Björn Berneffjell, överstyrrman, Frank Sundström, telegrafist, Jessica Rundberg, telegrafist, Peter Gripenberg, överstyrrman, Sixten Stenersby, befälhavare, och Wilhelm Svedlund, ekonomiföreståndare.

Som försäkringsrådgivare har klubbens styrelse utsett Glenn Lundström.

Fraktmarknaden



Kyl

Säsongen blev mycket aktiv och mycket goda avslut har gjorts. Vi förstår också att fruktpriserna i Europa har varit höga vilket har varit gynnsamt för våra kunder.

Tyvärr blev säsongen kortare än väntat och redan i mitten av maj sjönk frakterna. Vi kan konstatera att lågsäsongen började redan i juni och en del fartyg fanns osysselsatta. Vårt eget sysselsättningsläge var dock fortfarande tillfredsställande under juni månad.

Ser vi något längre fram i tiden får vi tyvärr räkna med en relativt svag marknad under sommarmånaderna. Vi tror dock att detta inte kommer att påverka oss allt för mycket eftersom vi återlevererar en del säsongtonnage och dessutom skall en stor del av flottan dockas och repareras.

Tank

Vid senaste OPEC-mötet i mars kunde man ej komma till ett gemensamt beslut om ett förnyat produktionstak om 17,5 milj fat/dag för att stoppa upp den prisnedgång som redan satt igång. Eftersom efterfrågan på OPEC-olja föll till under 16 milj fat/dag blev detta produktionstak

mest en symbolisk gest till sammanhållning inom OPEC. Väl medvetna om den lagerneddragning som var igång i västvärlden gällde det att hålla ut tills efterfrågan på olja ökade på nytt. När detta skrivs kan vi konstatera en mindre efterfrågeökning samtidigt som lagren fortfarande sjunker, (i USA med 2-3 milj fat/dag.) OPEC producerar idag troligtvis drygt 17 milj fat/dag, men eftersom dessa länder samtidigt har en produktionskapacitet på omkring 35 milj fat/dag bör det vara långt kvar till prisökningar.

Tankmarknaden har naturligtvis fått känna av denna låga produktion, och vi har fått se både uppläggningar och skrotningar öka kraftigt. Det upplagda tonnaget är just nu 49 milj tdw och skrotningarna hittills i år 14 milj tdw.

VL/ULCCs har drabbats hårdast även om striderna mellan Iran och Irak har inneburit högre frakter ca W 33/35 för lastning Iran på bekostnad av färre laster från AG hamnar där man har betalt WS 22. Det medelstora tonnaget har, speciellt i Västafrika, kunnat uppnå något bättre rater eller omkring WS 50 för 80.000 ton.

På periodmarknaden görs det en och annan affär på det medelstora tonnaget där 85.000 ton betalas med omkring USD 2.50 per tdw och månad för ett år.

Dry Cargo

Den ballong med högre frakter vi såg under mars, april, maj är nu totalt utan luft. Under denna period tjänade man ca \$ 6 000/dag för en 27 000-tonnare, idag får man inte ens ihop till bunkers, och fler och fler redare ankrar upp fartygen i väntan på bättre tider. Situationen är lika katastrofal för Panmaxfartyg. För att ta sig från Japan till Atlanten accepterar redare frakter som ger negativt TC insegling. Orsaken till detta är att det hoppet som finns i marknaden, att ryssarna skall komma ut i markanden på förhösten och då påverkar detta främst Atlantmarknaden. Vi förväntar oss en viss förbättring av marknaden i september/oktober, men dock enbart en kortvarig sådan.

The freight market

Reefer

The season became very active with good rates as a result. We understand that fruit prices in Europe have been high and our clients have reasons to be satisfied with their results.

Unfortunately the season was shorter than expected and rates started to decline already in mid-May. In the beginning of June, the market was quite depressed and there were a number of vessels available. Despite this, our own fleet was still fairly well employed during the month of June.

Looking ahead we foresee a rather depressed market during the summer months. Fortunately we will not be significantly affected as we will redeliver some of our chartered vessels, and furthermore a number of vessels will undergo their annual docking/survey.

Tanker

It was decided at the OPEC meeting in March to limit total OPEC production to 17.5 mill bbls/day in order to stop the continuing decrease in prices. As the demand for OPEC oil fell to below 16 mill bbls/day

the production limit became nothing more than a symbolic gesture for unity. Well aware of the present reduction in inventories in the western world, it became important for OPEC to hold out until the demand for oil returns. We can presently see a slight increase in demand, while inventories continue to fall (in the USA by 2-3 mill bbls/day). OPEC production is today probably more than 17 mill bbls/day, but as these countries have a total production capacity of around 35 mill bbls/day there is a long way to go before we can expect a price increase.

The tanker market has, of course, suffered from this low production, and lay-ups and scrapping have increased considerably. There is now 35 mill dwt laid up and 11.5 mill dwt have been scrapped so far this year. VL/ULCCs have been hardest hit and 250,000 tons is being paid WS 23 for loading Iran, and some points less for loading AG excl Iran, with destination west. The middlesized tonnage has, especially in West Africa, obtained better rates, or about WS 50-60 for 80,000 tons, which gives a contribution to voyage costs of USD 10-12,000/day.

On the period market a few fixtures have been concluded on the middlesized

tonnage, and 85,000 tons have been paid around USD 2.50 per dwt and month for 1 year.

Dry Cargo

The strong market which we saw in March, April and May has during the summer totally disappeared. Today owners, if they sail, can hardly get freight enough to cover the bunker costs. More and more owners decide either to anchor the vessels, to wait for better times, or go into lay-up. It is hard to see any reason for any substantial improvement of the market in the near future.

Kryssningar med Lindblad Polaris

De svenska kryssningstraditioner återupplivades i våras, när m/s Lindblad Polaris sattes i trafik mellan nordiska hamnar. Bakom projektet ligger Ångfartygs AB Saltsjön-Mälaren med sjökapten Thorbjörn Svensson som huvuddelägare, och Salénia AB. Fartyget, som har plats för ett 80-tal passagerare, kommer fram till den 12 september att angöra hamnar i Östersjöområdet och Norge och vintertid hamnar i Medelhavet och Röda Havet. I första hand kommer passagerarna från USA men även från nordiska och andra länder.

Fartyget kommer varje söndag att angöra antingen Stockholm, Köpenhamn, Helsingfors eller Trondheim, där passagerarna debarkerar eller embarkerar. Från Köpenhamn avgår Lindblad Polaris till de Baltiska staterna, Finland och den åländska skärgården och går upp i Ångermanälven. På Ulvön får passagerarna stifta bekantskap med den norrländska surströmmingen och i Hälsingland besöks Söderhamn med en dagslång bussresa till Järvsö och en fåbodvall. Två dygn anslås till besök i Stockholm och Mälaren. Man hinner även med Gotland och Öland, småländska glasbruk och Karlskrona. Via Köpenhamn går kryssningen vidare utefter de norska fjordarna till Trondheim, som är vändpunkt.

Som synes är programmet ytterst ambitiöst upplagt och borde tilltala amerikanska turister, i synnerhet om de har skandinaviskt påbrå.

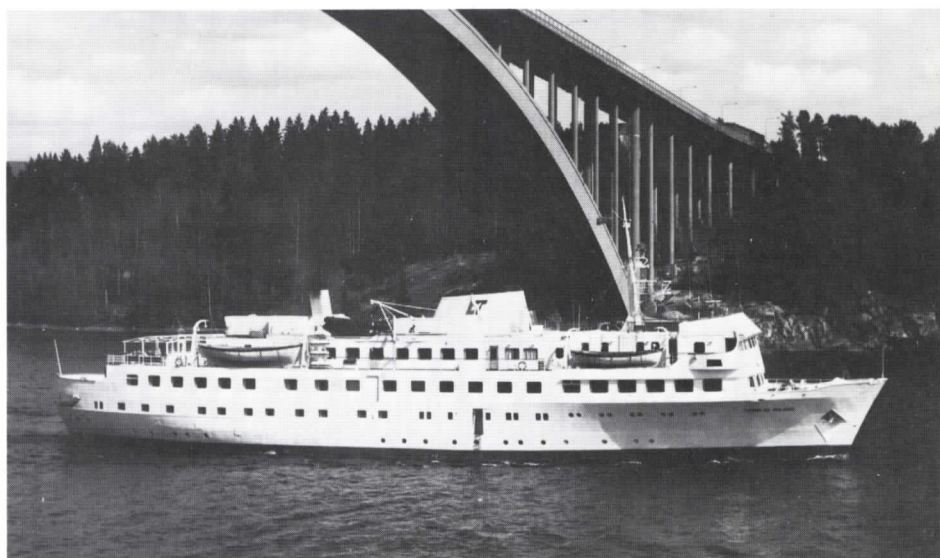
– Vi kan glädja oss åt god beläggning redan under innevarande seglitionssäsong, säger sjökapten Thorbjörn Svensson, initiativtagare till den nya kryssningsverksamheten.

Lindblad Polaris går under svensk flagg och har svensk besättning. Fartyget är befraktat för flera år framåt av det välkända amerikanska reseföretaget Lindblad Travel Inc.

Linblad Polaris was previously known as Öresund, sailing between Malmö and Copenhagen. Following its renovation, the ship now has very modern and comfortable accommodations.



HRH Prince Bertil helped to inaugurate the Lindblad Polaris project: "At a time when the Swedish shipping industry as a whole is experiencing difficulties, it is particularly gratifying to see how fresh initiatives are being taken to inject life into this important industry," the prince said.



Cruising with the Lindblad Polaris

The Swedish cruising tradition was revived this spring, with the introduction of the m/s Lindblad Polaris on routes between various Nordic ports. The Saltsjön-Mälaren Steamship Co. Ltd. is backing the project, with Captain Thorbjörn Svensson and Salénia AB as principal shareholders. The ship, which can accommodate about 80 passengers, will be calling at Baltic and Norwegian ports until September 12, and at ports in the Mediterranean and Red Sea during the winter months. The majority of passengers are expected to come from the United States, with some expected from the Nordic Area and other countries.

Every Sunday, the ship will call at Stockholm, Copenhagen, Helsinki or Trondheim, where passengers will be able to embark and disembark. On leaving Copenhagen, the Lindblad Polaris will visit the Baltic States, Finland and the Åland archipelago, then travel up the River Ångerman. Two days are set aside for visiting Stockholm and sightseeing around Lake Mälaren. Visits to Gotland and Öland are also included, as well as stops at glassworks in Småland and Karlskrona. The cruise then continues via Copenhagen past the Norwegian fjords to Trondheim, which is the turning point.

The program is considered extremely ambitious in scope, and should attract American tourists, particularly those with Scandinavian relations. Captain Svensson, the promotor of this new cruising enterprise, already has full bookings for the current season. The Lindblad Polaris sails under the Swedish flag with a Swedish crew.

Lidingö runt 1982

Årets Lidingö runt utkämpades i strålande värsol och mycket friska vindar söndagen den 9 maj. SBK ställde upp och fullföljde med alla tre Maxi 77:orna.

3153 Salina II med kylslaget Svante Hellberg, Ralph Mohlin och Stig Rönngren,

3151 Salotta II med matlaget Britta Rydström, Ingrid Sjunesson och Viveca Stadler,

3145 Salona II med badlaget Diane Digby-Malik, Christer Forsberg och Leif Sävström.

Badlaget hann bäst iväg i starten utanför Värtahamnen medan matlaget hade besvär med närgångna konkurrenter och kylslaget föredrog att söka lä bakom övriga fältet. Positionerna hölls under den friska kryssen ut till Askrikefjärden, där man kunde börja falla av och spinnackers började slå ut i höjd med AGA-fabriken. Det började nu hetta till i kylslaget, som hissade alla segel man kunde hitta i båten och med kunniga och starka armar höll man sig på rätt köl och avancerade med god fart upp i fältet.

I det övriga fältet kunde man nu få beskåda både broatchar och trålar bland mindre erfarna spinnackersegelare, varför matlaget klokt höll sig till kryssfocken. Badlaget, som tyckte sig segla orättmätigt fort, passade på att genomföra en realistisk och lyckad man-över-bord-manöver med SBK-ordföranden som objekt, vilket gav konkurrenterna förnyad möjlighet att hinna med. Efter rundningen av Lidingös södra udde, där en stor variation av tekniker i gippling med spinnacker förevisades, vidtog en chansartad vindpustletarsegling längs Lidingöns läsida upp till rundningen av den norra udden. Här kom emellertid Aeolus et consortes tillbaka med full styrka och bjöd på en rak och rättvisande kryss in mot mål. Ånyo visade sig kylslaget hålla måttet och slog sig hederligt in på en 9:e plats bland de mer "hotade" och motorlösa 77:orna. Matlagets segelsättning visade sig vara den rätta för den hårda slutkryssen och man fullföljde storstilat med att belägga 18:e platsen, knappt slagna av badlaget, som fördröj-

Besättningen på Salotta II bestod av Viveca Stadler, Ingrid Sjunesson och Britta Rydström.



I Salina II fanns kylslaget Stig Rönngren, Svante Hellberg och Ralph Mohlin.

des något i slagen av att man för säkerhets skull belade genuaskoten med dubbla halvslog på wincharna.

Då seglingen även gällde som SBK:s



Stig Rönngren i masten på Salina II.

värmdsterskap, kommer deltagarna att vederbörligen premieras i samband med skärgårdsfesten den 28 augusti.

Christer Forsberg

Dagbladsstafetten

Den 70:e Dagbladsstafetten avverkades den 15 maj med start och mål på Solliden.

Som den minnesgoda läsaren kommer ihåg blev Saléns förra året 14:e lag av 28 startande och i år blev laget 28:e av 60, inte fullt 2 minuter efter segrarna. Salénlaget bestod av 8 kämpar som löpte i följande ordning: Gunnar Lindbergh, Leif Kempe, Göran Fredin, Bo Jämtin, Michael Peterson, Björn Byrfors, Ulf Andersson och Mats Jansson.

I propagandaklassen fanns lag från idrottsklubbar och företag men också "gänglag". Vad sägs t ex om följande: Lag Svag, S:t Moritz Hjältar, Salta Gossar,

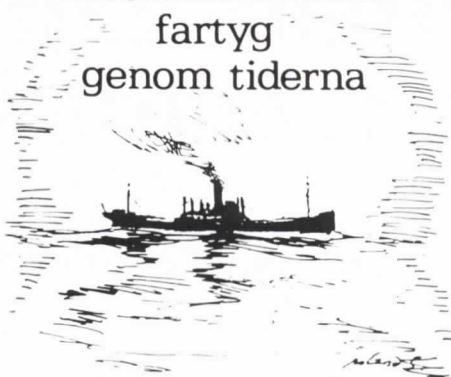
Dribbel och Dunk, Blekfeta Akademiker, Blådårarna, Slit och Släp, Underlaget, Dunderlaget, Södderraketerna, Zahara Ski-Runners, Gissa Tre Gångar, Mikkis Hopskrap, Grottfolket, m fl. Bland dessa verkar "Saléns IF" som rena söndagsskolan.

Gunnar Lindbergh, lagkapten.

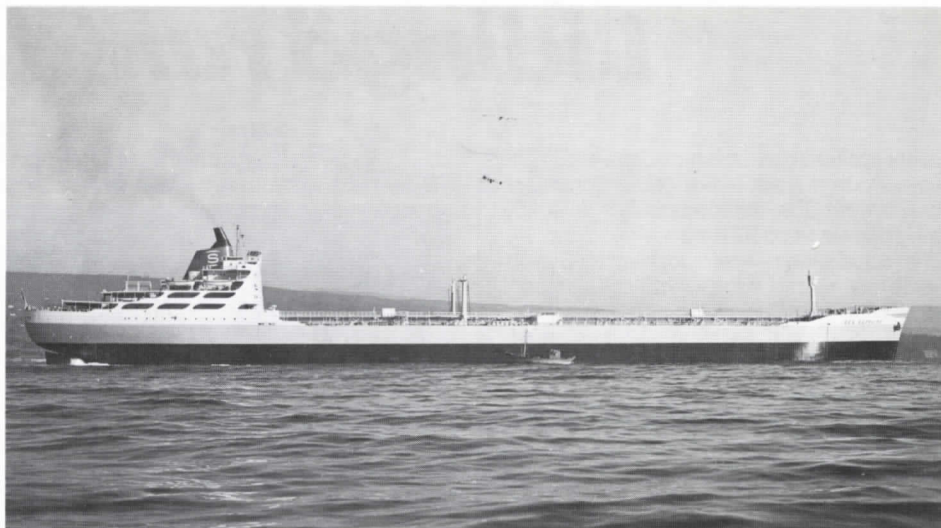
Fina prestationer i Stockholm Maraton

Kylmaskinisten Karl Johan Lundström, 45-åring bördig från Mariehamn, senast ombord i Winter Sea, sprang Stockholm Maraton på den utmärkta tiden 3.11.59 och placerade sig på 647:e plats. Ulf Andersson, koncernledningen, var inte stort sämre med tiden 3.23.15 och placeringen 1199. Vi gratulerar till fina prestationer under besvärliga yttre förhållanden.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



31



Sea Sapphire (1962-1978)

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

Tonnage: 35571 brt., 19442 nrt., 60328 tdw.

Reg.nr.: 10355

Levererades den 20 december 1962 till Salénrederierna AB, Stockholm.

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

1969, överförd på det nybildade Salénrederierna AB.

1975, 1 juli, rederiets namn Salén-invest AB.

1978, mars, såld till koreanska köpare för nedskrotning och avgick Los Angeles den 2 mars 1978 destinerad till Busan på sin sista resa.

Darien (1963-1964)

Kylmotorfartyg, byggt 1954 vid Aalborg Vaerft A/S, Aalborg.

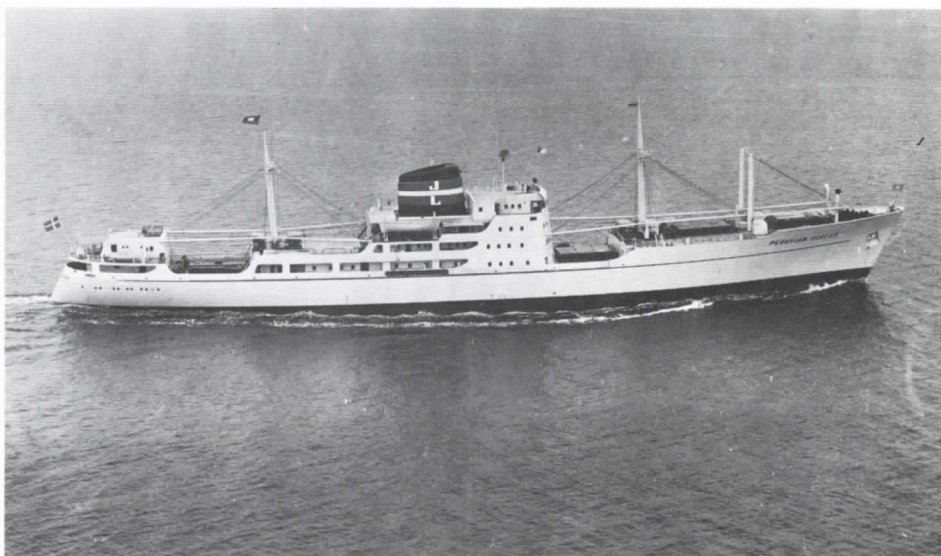
Tonnage: 5233 brt, 2560 nrt, 3860 tdw.

Reg.nr.: 10403.

Byggdes för skeppsredare J. Lauritzen, Esbjerg, Danmark och bar då namnet *Peruvian Reefer*.

1963, maj, inköpt till Sverige av Salénrederierna AB, Stockholm för 500.000 pund och omdöpt till *Darien*.

1964, april, avyttrad till Sovjetunionen och omdöpt till *Slava Sevastopolu*. Priset var 6.833.000 kr.



Domingo (1963-1964)

Kylmotorfartyg, byggt 1953 vid Helsingør Mask. & Jernsk., Helsingør.

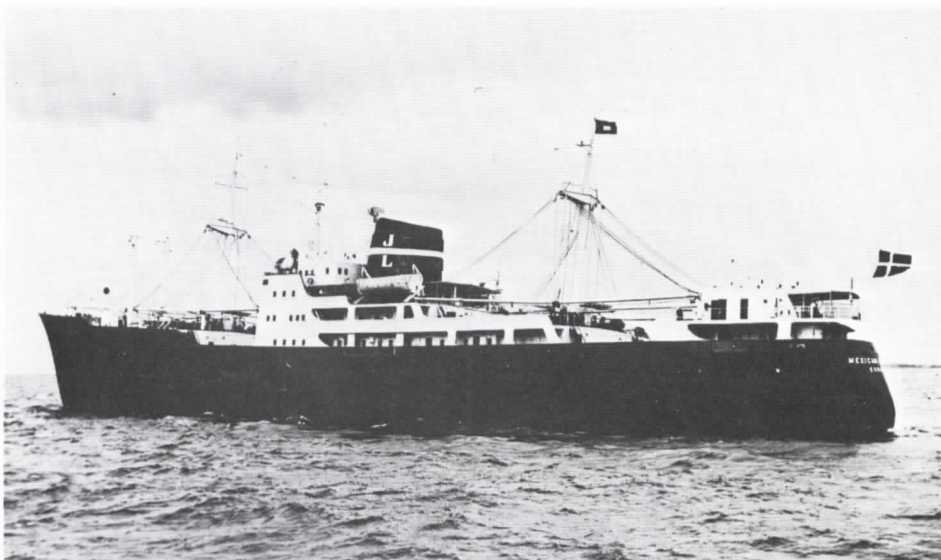
Tonnage: 5235 brt, 2549 nrt, 3900 tdw.

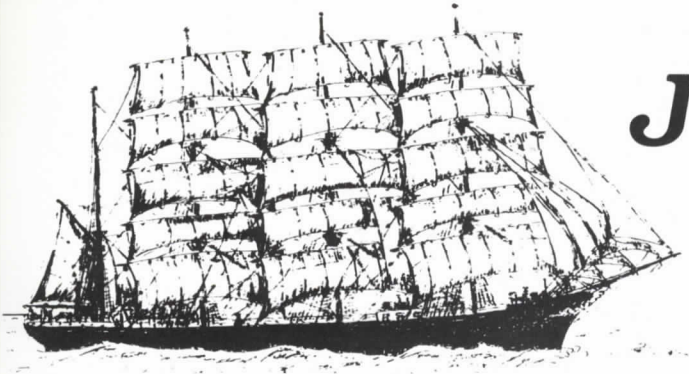
Reg.nr.: 10420.

Byggdes för skeppsredare J. Lauritzen, Esbjerg, Danmark med namnet *Mexican Reefer*.

1963, aug., inköpt för 1/2 milj. pund av Salénrederierna AB, Stockholm och omdöpt till *Domingo*.

1964, april, försåld till Sovjetunionen och omnamnad *Matros Koshka*. Priset var 6.903.000 kr.





Jungman Jansén går till sjöss

(forts. fr. Salén-Nytt 2-82)

Vi hade hunnit väl in i stiltjebältet med nästan ingen vind alls och den som var orkade inte fylla ett undersegel. Därför var dessa gigade och gårdade men inte beslagna. Nu var en bra tid för underhållsarbeten. Vi klängde omkring i riggen med rosthackor, skrapor, färgpytsar och penslar.

Hajfiske

Det var också en tid att ha hajkroken ute. Den hänge där dag efter dag, från kranbalken eller från en rå. En gång hade vi napp. Det var en bad-dare. Med alle mans hjälp lyckades vi få den ur vattnet, stor som den var. Vi hade nått och jämnt fått stjärtfenan ur vattnet och nosen i jämnhöjd med relingen då kroken raknade och hajen föll tillbaka i havet och var borta. Några dagar senare fick vi en i varje fall. Där den låg på däck, var den ännu livsfarlig, ett enda slag med stjärtfenan kunde knäcka ben. De äldre och erfarna var framme med slägga men lyckades inte avliva den. Ibland slog hajen med stjärten så att det dånade i det tomma lastrummet. Sedan drog någon ut ett skalkningsjärn från ettaluckans karm. Han stod sedan och passade och vips, när hajen gapade körde han skalkningsjärnet med kraft in genom gapet, så att det kom ut ur hajens ändtarm. Det räckte till en bit utanför på var sida. Först låg hajen stilla, men med ens började den trumma och slå med stjärten som om skalkningsjärnet inte alls fanns där tvärs igenom kroppen. Småningom mattades hajen och någon vågade sig fram med släggan och dödade hajen med ett par slag mot huvudet.

Sedan började ett ivrigt styckande. Någon tog ut ögonen, som hängdes i en linnepåse i riggen. Där skulle de under passligt skakande torka till glaslika kulor. Någon skulle göra spatserkäppar av ryggraden. En del skar ut skinnbitar för att torka. Vi öppnade magsäcken för att se vad hajen ätit. Döm om vår förvåning, när vi bland alla matrester fann en pappersbit, som visade sig vara övre hörnet av Göteborgs-Posten, inte alltför många dagar gammal enligt den fullt läsbara dateringen.

Ont om vatten

I Pommern fanns två cylinderformade dricksvattentankar. De stod nere på botten av lastrummet, strax akter om storriggen. De nådde nästan

upp till däckshöjd. De var väl isolerade och brädfodrade. Mer dricksvatten fanns inte ombord än att det måste ransoneras. Det fanns även tvättvattentankar, men dessa var inte så stora. De stod på däck under förriggen. Härifrån kunde vi ta vatten för klädvask och egen vask samt till matkokning. Till diskvätt måste vi alltid använda havsvatten.

Inne i stiltjebältet tog allt detta extravatten slut. Faktiskt så till den grad att allt vatten ransonerades. Var och en fick sin mugg vatten, någon gjorde te av det, andra tvättade sig i det. Man blev en mästare i att tvätta sig i litet vatten.

När det en eftermiddag kom ett tropiskt skyfall över oss, behövdes det inget "tre vissel" för att få alle man på däck. Jag tror att jag vaknade ur djup sömn då de första regndropparna började smattra. ut kom vi som sagt snabbt. Allt förbereddes utan särskilda order. Spygatten på läsidan pluggades igen på nolltid, stormportarna låstes, fram under backen hämtades tomfat. Locken på extratankarna skruvades loss. Så fort spygatten var igenpluggade och stormportarna låsta började läsidan av däckbet att vattenfyllas med härligt friskt regnvatten.

När alla tankar var fyllda plus alla fat och hinkar, började en verklig storvask. Alla ombord bar ut allt som skulle vaskas. Där tvålades kläder och kroppar in och skrubbades och fejades. Ett verkligt kollektivbad och dito tvättinrättning. När alla var klara slogs stormportar och spygatt upp och på nolltid var däckbet igen tomt och faktiskt mycket renare än förr.

Tristan da Cunha

Vi hade redan passaderna bakom oss och hade nått långt sydvart. Snart borde vi svänga mera ostvart. En natt, antagligen efter en stjärnobservation eller en serie sådana, fick vi order att göra varpankaret klart. Det var igen något nytt för en jungman. Varför skulle nu detta göras? Jo, på grund av dålig vind men med observerad strömsättning drev vi mot ögruppen Tristan da Cunha. Fick vi ej vind i tid, kunde vi med beräknad drift stranda. Mörkt var det också, månlöst. men när dagen började gry såg vi huvudön på betryggande avstånd. Med soluppgången kom även morgonbris, som sakta började fylla våra segel. Snart iaktogs dock från riggen att en hel liten armada småbåtar var på väg ut mot oss. Det var både

segelbåtar och kanoter. Befälhavaren lät brassa riggen, vi skulle invänta dem. I den största av segelbåtarna medföljde en präst i sin prästkappa. Han mottogs av befälhavaren och de gick akterut. Infödingarna hade ett och annat med sig. Souvenirer, fågelägg, djurskinn och annat. Byteshandeln kom igång.

Någon timme senare avtågade prästen. Jag tyckte nog att hans steg var litet ostadiga, men det är honom förlåtet. Han hade intagit måltid med befälhavaren. I ett fast grepp höll han en gammal uttjänt fotogenlampa av mässing när han anträdde ner i sin segelbåt. Vi fick sedan höra av befälet, att prästen fungerade som all slags överhet på ön. Han var Konungen av Englands enda officiella representant på ön. Han var präst, postmästare, sjukvårdare, skollärare, affärsföreståndare och allt möjligt, både tänkbart och otänkbart. På den tiden hade Tristan da Cunha med säkerhet båtförbindelse med yttrevärlden endast en gång per år. Vi brassade fullt i alla riggar och fortsatte resan.

Albatrossen blev sjösjuk

Nu var vi redan i trakter där albatrosserna gav uppvisning i flygkonstens finesser. Där jag stod till rors kunde jag beundra dem. Ibland svepte de förbi på bara någon meters avstånd. Ibland följde de med oss utan att röra på vingarna det allra minsta, kanske hela rorstimmen igenom.

En dag då vi hade mycket svag vind, kanske ingen alls, var det någon som riggade till en anordning för att fånga albatross. Den bestod av en ur tunn plåt urklippt triangel med en sida fäst i en träbit, stor nog att hålla plåttriangeln och betet flytande. Från träbiten löpte en lång lina. Runt triangelns två fria sidor surrades betet, fläskbitar tror jag vi hade. Sedan släpptes redskapet ut akterut och

fick glida från fartyget. När det nått passligt avstånd, var det bara att vänta och se. Några albatrosser hade redan gått ner på vattnet. Slutligen var det en som högg efter betet. Näbben fastnade i triangelöppningen och sedan halades albatrossen försiktig närmare och närmare. När den var rätt nedanför oss lyftes den mycket varligt upp. Väl uppe tog en man med grova handskar hand om den, bar den ned på huvuddäck och hjälpte den att få loss näbben. Det gällde att passa sig och kvickt kunna hoppa åt sidan, för albatrossen högg ilsket efter alla som kom i närheten.

Albatrossen rör sig väldigt klumpigt på däck. Flyga kan den, men någon vidare sjöman är den inte. Det dröjde inte många minuter förrän den var ordentligt sjösjuk och kräktes gång på gång. När sedan de få, som på den tiden hade kamera, tagit tillräckligt antal bilder lyftes den väldiga fågeln upp på relingen och gavs "katapultstart".

Julafton i fotogenlampans sken

Resan och året började sakteligen närma sig sitt slut. Vi hade nått fram till julafton. Jag hade klart för mig att julbordet inte kunde var som hemma. Det var nästan tre månader sedan vi senast fick färsk proviant ombord. Inga frysskåp eller isskåp fanns det, inte ens någon hederlig källare.

Jag hade rorstörn när julmaten började ätas. Båtsman hade tagit över vakten så att allt befäl kunde äta tillsammans. Vi hade dessförinnan varit akteröver och fått var sin varm romtoddy och ett litet julpaket, som sjömanskyrkan i Köpenhamn sänt med.

Forts. följer i Salén-Nytt 4-82



"Babordsvakt" 1936-1937. Tredje man fr v i nedre raden är Thorwald Jansén.



Konst för 60.000.

Saléns Konstförening avslutade säsongen den 1 juni med sedvanligt val av vinster bland ett 40-tal konstverk som ingick i vårens stora utlottning. Cirka 50 av föreningens medlemmar deltog liksom konstnären Roland Svensson, som även denna gång hade vänligheten att representera vinnare till sjöss vilka inte hade tillfälle att vara med.

Marknadsvärdet på konstverken låg på ca 60.000 kronor, men tack vare Konstföreningens goda inköpskanaler var inköpssumman betydligt lägre. Detta innebär, att mera pengar nu står till förfogade för höstens och därpå följande utlottningar. Vi torde därför kunna se fram emot en ytterligare höjning av nivån på den konst som föreningen erbjuder sina medlemmar framöver.



"Klippor", oljemålning av Tryggve Örn, ingick i vårens stora konstlotteri.

Här följer namnen på vinnarna i den ordning de fick göra sina val: Carl Romare LAP, Roland Jonsson SJP, Ulla Hallström LAP, Max Studer SJP, Hans Göran Backe SJP, Marie Probell LAP, Klas Nilsson SJP, Stefan Petersson SJP, Gösta Ekeström LAP, Bo Jonsson SJP, Lennart Hansson SJP, Lars G. Bergqvist SJP, Thomas Wigforss LAP, Carl-Eric Dahlberg SJP, Gunilla Bolin LAP, Rune Storåkers LAP, Jauni Nyman SJP, Marion Lennefeldt LAP, Claes-Göran Wass LAP, Torbjörn Kaldén SJP, Rolf Sundkvist SJP, Carl-Henrik Kahl SJP, Jan Olsson LAP, Per Hogedal SJP, Gunnar Sinclair PES, Leif Johansson SJP, Ulvi

Paff-Eriksson LAP, Lars-Gunnar Larsson LAP, Renate Faruga SJP, Jan Schönmann LAP, Gert Andersson LAP, Anita Hasselberg LAP, Catarina Gröndal LAP, John Wennmalm PES, Arne Hopland SJP, Solweig Swenson LAP, Karl Erik Petersson SJP, Styrbjörn Widlund SJP, Rolf Norrbeck SJP och Göran Hammarberg LAP.



Konstföreningen anordnade under ett par veckor i maj en separatutställning i Salénhuset av den fine tecknaren Björn Berg. Intresset för hans verk var stort och många teckningar såldes till företaget och anställda. Konstföreningen köpte två verk, den ena teckningen "Kinesiska sjön", som återges ovan. Till hösten anordnas ytterligare ett par utställningar av andra välkända svenska konstnärer..

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.



*"Ros i vas", oljemålning
av Kerstin Sandström.*



*"Ålabodarna", oljemålning
av Bengt Fredriksson.*



*"Londonhimmel", akrylmålning
av Björn Adegren.*

*"Johnnie Repetto's Front Garden",
litografi från Tristan da Cunha
av Roland Svensson,
valdes av båtsman Max
Studer, en av de många
från sjösidan som
fanns med bland
årets vinnare.*



Du som inte redan är medlem i Saléns Konstförening kan bli det genom att sända in nedanstående talong. Om Du är pensionär eller tjänstledig och inte har lön från Saléns kan anmälan ske genom insättning på Konstföreningens postgiro 43 28 370-4, gärna för längre tid. Glöm inte uppge personnumret.

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 _____