

Salén-Nytt



1/84





Koncernchefen:

1984 – spännande och utmanande!

Hur blir 1984? Logiken talar för en fortsatt svag sjöfartsmarknad med åtföljande svagt resultat för Saléns.

Hur kan då 1984 verka spännande och utmanande? Därför att det blir en test på hur mycket vi salenare kan utträtta även i en dålig marknad. Vi har många gånger haft en benägenhet att alltför passivt enbart vänta på en förbättrad marknad. Massor av åtgärder och affärer kan göras även i en dålig marknad, och jag upplever nu att den andan börjar tränga igenom. Det känns oerhört väsentligt och glädjande.

Som Ni vet är koncernens huvudinriktning att bedriva sjöfart och närliggande verksamheter. Vart dilemma är dock att vi det senaste decenniet faktiskt förlorat pengar på den löpande verksamheten men däremot gjort vinster på fartygs- och riggförsäljningar och extraordinära poster, d v s försäljningar av aktier, fastigheter m m. Det är alldeles utmärkt att vi tjänar pengar på det senare, men för att bli framgångsrika måste vi göra vinster också på vår dagliga verksamhet. Vi måste helt enkelt bli bättre och undvika att i fortsättningen hamna i ekonomiska situationer som innebär varsel och rädsla för företagets överlevnad. Jag vet att den förmågan finns!

En liten pusselbit i denna process är de Mind & Body-kurser som vi nu har startat och som tusentals salenare kan genomgå. Jag är övertygad om att dessa kurser kan bidra till att skapa en kreativitet och vi-anda, som blir hälsosam för framtiden.

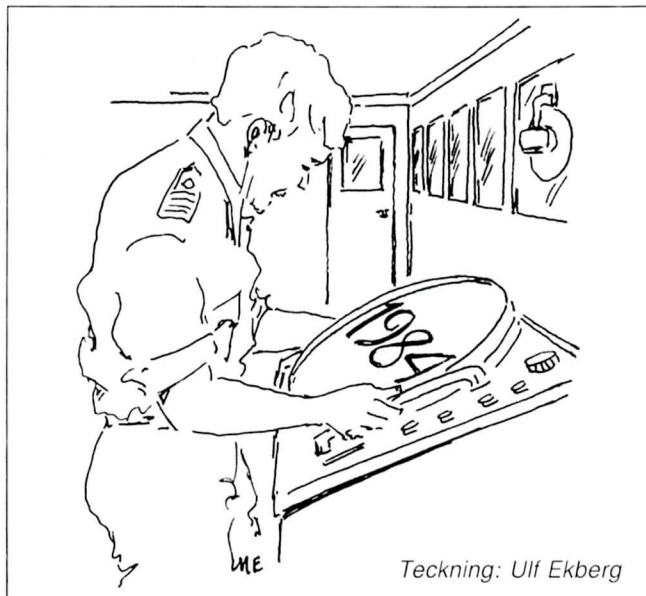
Inom koncernledningen har vi också haft ett flerdagarsseminarium och diskuterat dagens situation och framtiden. Separat redogörelse lämnas i detta nummer av Salén-Nytt sid 14.

Det är också intressant att se att den s k Snoken – kostnadsjakten på land – samlat över 400 förslag, som säkert kommer att spara många miljoner. Besparingskampanjen till sjöss kan med största sannolikhet ge betydligt mer. Kreativt snålskap är på det hela taget utmärkt för företaget. Man blir inte framgångsrik genom en åtgärd; det krävs ett stort antal samverkande.

Ett annat exempel på frisk idéanda är det oljeprospekteringsbolag, Largus, som nu bildats på initiativ av Salén Energy. Largus är det första i sitt slag som bildats i Sverige och där har vi samlat in 50 miljoner av externt riskvilligt kapital. Largus är sålunda fulltecknat, vilket är mycket glädjande och uppmuntrande, eftersom det trots allt är ett högriskföretag och i varje fall inledningsvis inte skall börsnoteras. Jag kan lova er att många fler intressanta projekt bearbetas, så de spännande tiderna är inte förbi. Lyckligtvis är vi i den positionen att vi själva bestämmer i vart eget företag och så skall det förbli.

Sjöfarts- och riggmarknaderna kommer av allt att döma inte att dramatiskt förbättras inom kort. Jag undrar dock om vi inte har passerat bottenlagena och att vi tack vare en allmänt förbättrad världsekonomi och mycket hög skrotningstakt vad avser fartyg får en icke oväsentlig draghjälp mot bättre tider.

G. Rosén



Teckning: Ulf Ekberg

1984 – A new and exciting year!

What can we expect of 1984? The shipping industry as a whole is likely to have a poor year, which means that it is likely to be a poor year for Salén too.

But 1984 could still be exciting and challenging. A test of our ability to achieve, despite a weak market. In my view, Cont. on page 23

Omslag

Spring Bird har just fått sitt namn av gudmor Mrs. Cecilia Arboleda.

Spring Bird är ett av åtta nya kylfartyg i Spring-serien. Tre fartyg har byggts på Koyo Dockyard, Japan, två på Korean Shipbuilding & Engineering Corp och ett på Hyundaiavvarvet i Sydkorea. Dessutom har två fartyg, som långtidschartrats av Salén Reefer Services från Tokumaru Kaiun Co., byggts på Kurushima Dockyard, Japan.

Foto: Koyo Dockyard



Cover picture

Spring Bird has just received her new name from Mrs. Rodrigo Arboleda.

Spring Bird is one of eight new reefers in the Spring series. Three of the ships are being built at the Koyo Dockyard, Japan, two by the Korean Shipbuilding & Engineering Corp. and one at the Hyundai Dockyard in South Korea. Two ships, on long-term charter to Salén Reefer Services from Tokumaru Kaiun Co., were built at the Kurushima Dockyard, Japan.

Photo: Koyo Dockyard

Spring-serien levereras

Beställningsvägen från sommaren 1982 börjar nu resultera i färdiga kylfartyg, som ska ge sig ut och konkurrera om lasterna. I skrivande stund har två båtar levererats – Spring Ballad från Koyo Dockyard i Mihara och Spring Breeze (långtidschartrad från Tokumaru Kaiun Co. Ltd) från Kurushima Dockyard i Matsuyama. Den sista båten av de åtta levereras vid utgången av mars månad i år.

Spring-båten är en förbättrad och vidareutvecklad Winter-båt. Den har ekonomisk drift, effektiv lasthantering och effektiva lastrum. Vidare är flexibiliteten stor när det gäller möjligheten att hantera olika typer av last – konventionella kyl- och fryslaster, pallenheter eller containers med eller utan kylaggregat. Flexibiliteten har åstadkommits genom stora luckor, vertikala skott och kranar med hög lastkapacitet. Båtarna får genom de stora luckorna karaktär av öppna fartyg, där horisontella förflyttningar i lastrummen har eliminerats. Väderdäcksluckorna öppnas enligt folding-principen med två parställda pontoner föröver och två akteröver på luckorna 2–4. I lucka 1 öppnas samtliga pontoner förut.

Den totala lastvolymen är 450 000 kubikfot jämfört med Winter-seriens ca 610 000.

Containerförberedd

Nyheter på däck är containerfittings för 87 20-fots containers på väderdäck och 124 under däck. Vidare har installerats 30 elpluggar för kylcontainers. Det ger möjlighet till tilläggslast och returlast. Containerhantering förutsätter emellertid ett kranarrangemang med stor lyftkapacitet. På Spring-serien har man löst det genom att installera två twin-kranar mellan lucka 1 och 2 samt mellan lucka 3 och 4. Varje



enkelkran har en lyftkapacitet av 16 ton eller 32 ton per par vid samoperation. Kranarna sitter parvis på ett gemensamt roterande fundament, men kan också rotera var för sig för operation i olika lastrum. Vid samoperation för containerhantering fungerar en kran som *master* och en som slavkran. Oken för containerlyft är fixerade på fördäck. Kranarna är högt placerade för att kunna operera fria för två lager containers.

De kylda lastrummen är inte som normalt isolerade efter bordläggningen. Isoleringen har i stället åstadkommits genom dubbla skrov. Eftersom det inre skrovet enbart har vertikala ytor har man på köpet fått ett stort antal välbehövliga förvaringsutrymmen för reservdelar m m – framför allt föröver.

Kylning, underhåll och rengöring av lastutrymmena har effektiviserats genom att bara varannat däck belagts med gratingar. Två mellandäck i varje lastrum har i stället

perforerats så att den kylda luften kan passera genom de däck. På så sätt blir det endast två isolerade och ventilerade avdelningar i varje lastrum, d v s totalt åtta avdelningar. De isolerade mellandäcken öppnas enligt piggy-back-metoden, vilket betyder att de lyfts sektionvis och placeras ovanpå varandra. De perforerade mellandäcken har enkla slidingluckor kompletterade med två folding-sektioner för att ge plats för elevatorlucka. En slidinglucka fungerar närmast som en jalsu.

Frånvaron av gratingar på varannat mellandäck förutsätter ett ventilationssystem, där luften cirkulerar på två däck tillsammans. På det undre däck i varje avdelning finns bara kylbatterier och på det övre bara fläktar.

Systemet är mer lätthanterligt och blir billigare i underhåll, säger Lennart Lindau, som är ansvarig för nybyggena på SRS. Däremot ger det ingen energivinst, men heller ingen förlust.

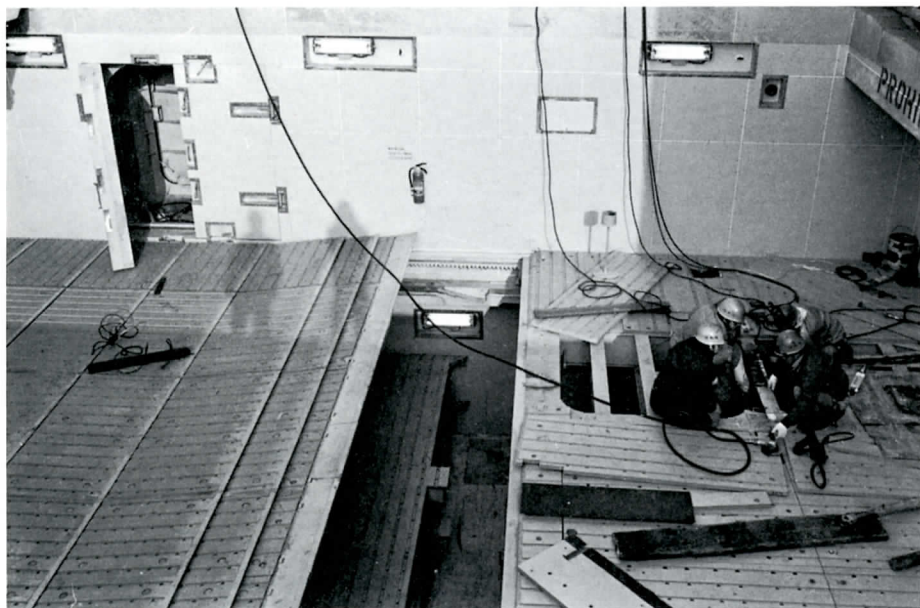
Akterladdare

Spring-båtarna är sk akterladdare, d v s maskinrummet är placerat längst akterut. På att akterskeppet är brett och vinklat har maskinrummet fått en ovanlig form. Annars är maskinrummet med en Burmeister & Wain 6L67GBE på 16 000 hk mer än vanligt konventionellt enligt Lennart Lindau. Okonventionellt och praktiskt har man emellertid placerat kontrollrummet på väderdäck. Friare från buller och närmare den renare och mer civiliserade världen ovanför däck.

En del andra placeringar bryter med traditionerna till sjöss. Så har t ex däckskontoret placerats vid ingången till däckshuset och mitt emot ligger *tally*-kontoret, som också har ingång direkt utifrån. På så sätt minimerar man antalet besökare i inredningen och förenklar samtidigt vakt-hållningen.

Suezhytten har fått lite bättre inredning än normalt för att också kunna användas av t ex medföljande chaufförer. Av den anledningen ligger den också mer naturligt inplacerad i den övriga inredningen

Forts. nästa sida



A deck with sliding hatches. To the right, work is being completed on the elevator hatch. A side port to the left.

Spring Series deliveries



The cranes have been mounted high so as to provide room for operations with containers stacked in to layers. Lennart Lindau, technical manager of SRS, to the left.

The wave of orders placed in the summer of 1982 is now beginning to result in the delivery of reefers which will be competing for cargos on the world market. At the time of writing, two ships have been delivered, i.e. the *Spring Ballad* from Koyo Dockyard in Mihara and *Spring Breeze* (on long-term charter from Tokumaru Kaiun Co. Ltd.) from the Kurushima Dockyard in Matsuyama. The last of the eight ships ordered is due for delivery at the end of March this year.

Forts. från föregående sida

med dörr såväl inåt som utåt. Suezhyttens invändiga dörr är av säkerhetsskäl av metall, liksom alla andra dörrar i inredningen.

De beskrivna lösningarna hänför sig till Koyo-byggena. Vissa mindre skillnader i utförande och lay-out förekommer mellan de olika varven.

Konkurrenskraftiga

Spring-båtarna erbjuder våra kunder en smidigare hantering av lasten än konventionella båtar. Det betyder lägre kostnader för stuveri, färre lastskador och kortare liggetid i hamn. Tid räknas som bekant i pengar.

Genom sin effektivitet blir Spring-serien mycket konkurrenskraftig på marknaden, säger Lennart Hofdell, som ansvarar för fiskbefraktningen på Salén Reefer Services. Även om fartygen inte är snabbare på havet än vår övriga flotta, erbjuder de fördelar genom kortare hamnuppehåll. Vidare är storleken behändig samtidigt som de tekniska lösningarna ombord erbjuder maximal flexibilitet.

Både tekniker och befraktare är med andra ord nöjda med Spring-seriens prestanda. Alla hoppas naturligtvis att kunderna ska dra samma slutsatser.

The Spring type vessel ship is a modified, somewhat smaller version of a Winter vessel. They are economical to operate, feature efficient cargo handling and efficient holds. They are also flexible ships in terms of accommodating different kinds of cargo, such as conventional refrigerated or frozen loads, pallet loads or containers with or without refrigeration units. This flexibility has been attained through the use of large hatchways, vertical bulkheads and high-capacity cranes. The large hatches make the reefer a kind of open ship in which horizontal cargo movements have been eliminated in the holds.

The weather deck hatches are opened according to the folding principle. At hatches 2-4, two pontoons open fore and aft in pairs. The pontoons in hatch 1 all open forward.

The total bale capacity is 450,000 cubic feet compared to 610,000 cubic feet for a Winter series ship.

Fittings are provided for 87 20-foot containers on the weather deck and 124 below deck. Thirty electrical outlets have also been installed for refrigerated containers. This provides facilities for part cargoes and return cargoes. However, container handling requires large-capacity cranes. The Spring series has two twin cranes between hatches 1 and 2 and between hatches 3 and 4. Each individual crane has a lifting capacity of 16 tons or 32 tons when operated with its twin. The cranes are mounted in pairs on a single, swiveling base. But each is also capable of rotating independently for operations in different holds. In container handling with twin cranes, one crane serves as a master and one as a slave. The bridge for container hoists are mounted on the foredeck. The cranes have been mounted high so as to provide room for operations with containers stacked in two layers.

The refrigerated holds are not insulated in the normal manner in alignment with the shell plating. Instead, insulation is achieved by means of a double hull. Since the inner hull only consists of vertical surfaces, a number of very welcome spaces have been created in which spare parts etc. can be stored, especially forward.

Refrigeration, maintenance and cleaning of holds has been made more efficient by the use of gratings on only every other deck. Instead, two tween-decks in each hold have been perforated so cooled air can pass between the decks. In this manner, there are only two insulated and ventilated compartments in each hold, i.e. a total of eight compartments. The insulated tween-decks are opened according to the piggy-back method. This means that they are hoisted section by section and stacked on top of one another. The perforated tween-decks have simple

sliding hatches with two folding sections leaving space for an elevator hatch. A sliding hatch operates like a jalousie.

The absence of gratings on every other tween-deck requires a ventilation system which can efficiently circulate air in two decks. The lower deck in each compartment contains refrigeration batteries and the upper deck only contains fans.

"The system is easier to operate and costs less to maintain," Lennart Lindau noted. Mr. Lindau is responsible for SRS's new buildings.

Aft loaders

Spring ships are aft loaders, i.e. the engine room is in the aftermost part of the ship. Since the stern of the ship is broad and angled, the engine room has an unusual shape. In other respects, the engine room, with its 16,000 HP Burmeister & Wain 6L67GBE, is very conventional, according to Lennart Lindau. However, the control room is located at an unconventional but practical site on the weather deck. A less noisy and cleaner location, closer to the civilized world above deck!

Several other locations break with maritime traditions. For example, the deck office is by the entrance to the deckhouse and opposite the tally office which can also be entered from the outside. In this manner, the number of visitors to the ship's interior can be limited and security simplified.

The Suez cabin is more nicely furnished than usual so it can also be used by drivers accompanying cargo. The cabin has been given a more natural location with both interior and exterior doors. For safety reasons, the Suez cabin's interior door is made of metal, like all other interior doors.

The design described above is that of the Koyo ships. The layout differs a little in the ships built by other yards.

Competitive

The Spring ships offer our customers more efficient cargo handling than conventional reefers. This means lower costs for the stevedoring, less damage to cargoes and a faster turn-around time in port. Time is money, as everybody knows.

"Thanks to their efficiency, the Spring series will be very competitive on the market," Lennart Hofdell notes. He is responsible for fish shipments at Salén Reefer Services. "Even though the Spring ships will not be faster at sea than our other ships they will have the advantage of a faster turn around in port. They have a convenient size and their design offers maximum flexibility."

So both technicians and shippers are pleased with the performance of the Spring series. Everybody hopes that customers will share their view.

Readers interested in a more detailed technical description are referred to Salén-Nytt no. 5-6/82, pp. 6-7.

Doprusch i vinter

För första gången bygger varv utanför Europa kylfartyg för Saléns.

Under våren kommer två sydkoreanska varv – Korean Shipbuilding & Engineering Corp. (KSEC) i Busan och Hyundai Industries i Ulsan – att leverera tre nybyggen. *Spring Delight* och *Spring Desire* byggs på KSEC och *Spring Dream* på Hyundai.

Koyo Dockyard, Mihara, Japan levererar under samma tid *Spring Blossom*, *Spring Bird* och *Spring Ballad*.

Att åtta fartyg levereras betyder också att åtta fartyg under högtidliga former ska döpas.

Fartygsdop är festliga ceremonier där varven tar tillfället i akt att göra ett gott och

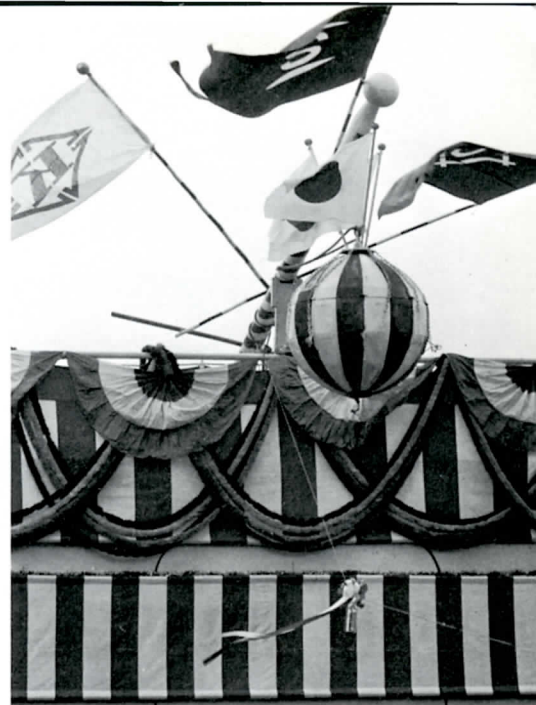
bestående intryck på sina kunder.

I två omgångar under vintern har det minst sagt varit doprusch för Saléns i Fjärran Östern.

I slutet av november inträffade det unika i rederiets historia att inte mindre än fem fartygsdop – på tre olika varv – i två länder, skulle klaras av inom fyra dagar. Och i början av januari avverkades på lika många dagar ytterligare tre dop.

Värdarna visade genom sin stora vänlighet, perfekta arrangemang och de många utsökta måltiderna prov på vad japansk och koreansk gästfrihet vill säga.

På denna och följande sidor visar Salén-Nytt några glimtar från dopfestligheterna.



Spring Series completed

Many christenings this winter

For the first time, shipyards outside Europe have built reefers for Salén.

During the spring, two South Korean yards—Korean Shipbuilding & Engineering Corp. (KSEC) in Busan and Hyundai Industries in Ulsan—will be delivering three newbuildings. The

Spring Delight and *Spring Desire* are being built at KSEC and *Spring Dream* at Hyundai.

During the same period, Koyo Dockyard, Mihara, Japan, will be delivering *Spring Blossom*, *Spring Bird* and *Spring Ballad*.

The delivery of eight ships also means eight naming ceremonies. These ceremonies are festive occasions when shipyards always attempt to make a good and lasting impression on their customers.

There were two rounds of Salén christenings in East Asia during the winter.

A spate of christenings unique in the history of Salén took place at the end of November when no fewer than five ships were named at three different shipyards in two countries within the space of four days. And there were three more christenings in as many days at the beginning of January.

Outstanding graciousness, perfect arrangements and many delicious meals served as a dazzling display of Japanese and Korean hospitality at its best.

Some glimpses from the christening festivities are shown on this and the following pages of Salén-Nytt.



Guests proceeding on the red carpet to the platform and applauded by Koyo Dockyard workers. A truly impressive sight to Scandinavians.



A gathering for Spring Dream at Hyundai i South Korea, the world's largest dockyard. It can build 80 ships a year and has a drydock big enough to hold a 1 million tonner, if one were ever built. Photo: Hyundai.



Mrs. Hillevi Zethelius and Mrs. Joan Finlayson (Amalgamated Marketing Ltd., New Zealand) have just christened Spring Delight and Spring Desire and are shown presenting their gifts to the masters of these ships. The dockyard is Korean Shipbuilding & Engineering Corp. (KSEC). Photo: Stefan Brente.



Mrs. Anita Rosengren (Saléninvest) named the Spring Dream and then let loose with an axe. Chairman Lee from Hyundai is shown to the right. Photo: Hyundai.



Spring Ballad on a trial run in December 1983. At that time some paint remained.



Mrs. Cecilia Arboleda (Turbana Banana Corp.) eyeing the shattered champagne bottle which punctuated the official naming of the Spring Bird. The president of the Koyo Dockyard, Mr. Mizote, lends a helping hand. Photo: Koyo Dockyard.



Spring Blossom's sponsor, Mrs. Kerstin Salén (S Mizote). Both the Spring Bird and the Spring Blossom have Söderköping as their home port. Photo:



Mr. and Mrs. David Bernstein, Sunkist Growers Inc. Mrs. Lois Bernstein was the sponsor of the Spring Bride, built at Kurushima Dockyard, the largest shipyard group in Japan. (Left.) Photo: Carl Sjöstedt.

Spring Breeze's sponsor, Mrs. Norma Gordon (Del Monte Co.), inspects her ship with Peter Rothschild, vice-president of SRS. (Right.)



The speech held by Mrs. Teresa Yuchengco (House of Investments, Manila) at the Koyo Dockyard for Spring Ballad and the reefer market was enthusiastically applauded. She is the ship's sponsor. Spring Ballad is out of Manila, which is also Mrs. Yuchengco's home town.



At a christening the ship's sponsor is always at the forefront. So for once, the financier, Mr. Alfonso Yuchengco, here holding his wife's flowers, has surrendered stage center to Mrs. Yuchengco. Mats Ruhne, president of SRS, is seen to the left.

g and outfitting work still



alénia), receiving flowers from Mr. om will sail under the Swedish flag Koyo Dockyard.





"Taking command of a completely new boat is a great privilege," Captain Gröndahl felt.



"We sometimes spot faults other people never notice," the chief engineer, Stig Wasström, added.

Skepparn och chiefen:

"Vi ska ha båten i topptrim"

Det är inte bara konstruktörer och andra tekniker som har anledning att ha synpunkter på en nybyggd båt. Andra intressenter är i hög grad de som sedan får ansvaret ombord – skeppare och maskinchef. Och naturligtvis alla andra som kommer att ha sin arbetsplats förlagd ombord.

Ombord i Spring Ballad vid Koyo Dockyard i Mihara, Japan, fanns redan två månader före beräknad leverans kapten Börje Gröndahl och maskinchefen Stig Wasström på plats. De kommer sedan att tjänstgöra ombord under fartygets första fyra månader i trafik.

Båda är överens om att det är mycket värdefullt att se hur fartyget växer upp. Det blir lättare att tackla framtidens problem samt att planera fartygets underhåll, om man varit med från början.

Man skulle tro att den sjögående personalen saknar egentliga arbetsuppgifter innan fartyget är levererat till rederiet, men Börje Gröndahls och Stig Wasströms arbetsdagar är fulla. Hela dagen tillbringas de nere på båten. På morgonen är det genomgång av dagens arbetsmoment. Sedan deltar de i besiktningar och prov. Med ombord före leveransen finns också kylingenjör Stefan Nordin och elingenjör Pekka Helenius.

– Ibland ser vi fel som ingen annan sett, säger Stig Wasström. Vi jobbar för "vår" båt, så vi blir kanske lite mer kritiska än vad de andra är.

– Det är en förmån att få gå ut med en alldeles ny båt, säger Börje Gröndahl. Båten är ju inte färdig och vi kan vara med och sätta henne i topptrim.

Stig Wasström, som har sju år bakom sig som driftsinspektör på Saléns, tycker att vi fått mycket bra båtar till bra pris, men att vi samtidigt måste vara medvetna om

att det låga priset också innebär att vi måste pruta på vissa krav. Krav som vi kanske skulle ställt på ett dyrt nybygge i Europa.

– Jag är mycket nöjd med t.ex. kontrollrummets placering i anslutning till väderdäck samt med huvudmaskineriet och kylmaskineriet, säger han. Men lite mindre nöjd med t.ex. tankarnas placering, som stjälv onödigt mycket utrymme och med att hjälpmotorerna inte är placerade tillsammans. Det ger sämre arbetsmiljö med ökat buller. Även rödragningen har jag en hel del synpunkter på.

– Det är inte så stor skillnad på Spring- och Winter-båtarna från min synpunkt sett, tycker Börje Gröndahl.

Efter ett par månader på varv i stället för hav verkar dessa sjömän lite otåliga att få arbeta med Spring Ballad i hennes rätta element.

Captain and Chief Engineer

"We'll have the boat in tip-top shape"

Designers and other technicians are not the only people with opinions about a newly built ship. The Captain and Chief Engineer, responsible for operations on board, also like to have a say about things. Like all the other people who will be working aboard.

Captain Börje Gröndahl and Chief Engineer Stig Wasström are already on board the *Spring Ballad* at the Koyo Dockyard in Mihara, Japan, two months before she is due to be delivered.

Att vara nybyggnadskontrollant –

Ansvarsfullt,



John Rutgersson is in charge of the newbuilding supervisors.

Som nybyggnadskontrollant känner man sig vara med i den tekniska utvecklingen. Man konfronteras ständigt med nya problem. Det är stimulerande.

Men det betyder också att man måste vara beredd på att helt leva för och med jobbet. Alla dagar är arbetsdagar. Det blir mycket lite tid över att grubbla över de uppoffringar man måste vara beredd att göra på familjens konto.

På Koyo Dockyard i Mihara, där tre Spring-båtar byggs, fanns från början en liten kontrollantorganisation, som nu i slutfasen fått förstärkning av specialister och av berörd sjöpersonal.

Both agree about the importance of seeing how the ship is constructed. Being there at an early stage will make it easier for them to deal with problems arising in the future and to plan the ship's maintenance.

"We sometimes spot faults unnoticed by others," Captain Wasström tells us. "We're working on 'our' ship, so we may be a little more critical than others."

"Taking command of a completely new boat is a great privilege," Captain Wasström feels. "This ship is not ready yet but we're here and are part of the team working to make sure that she will be in tip-top shape."

stimulerande, utmanande

John Rutgersson basar för kontrollanterna. Till sin hjälp har han Harry Höglblom (blir förmodligen maskinchef på någon av båtarna sedan), Åke Wallbom (som blir skeppare), Kaj Mäkelä (elingenjör) och Per Olsson (kylingenjör). Lennart Löfqvist som är skrovkontrollant har hunnit lämna Mihara. Projektledaren Thomas Milchert från Saltech finns också på platsen, liksom Ralph Mohlin, som är kyltekniker på SRS. Även SRSs tekniska chef Lennart Lindau och kylexperten C-O Andersson gör långa pass på de tre inblandade varven. Till detta kommer den sjöpersonal som i god tid före leverans är med och ger synpunkter på "sina" båtar (se sid. 8).

Arbete alla dagar

För John Rutgersson, som har många år bakom sig både som maskinchef och kontrollant, är det här ett ganska självklart jobb. Han verkar inte direkt ha funderat över varför han trivs och vill jobba på det här sättet.

– Men det är väl självständigheten och ansvaret som lockar, säger han. Lite av utmaning är det också. Samtidigt är det ett väldigt tufft arbete. Arbete och åter arbete jämt och ständigt. I går var det lördag. Då jobbade vi till klockan 18. I dag är det söndag ...

John Rutgersson tror att det är ett arbete som passar den som har erfarenhet från sjön. Det är nämligen viktigt att kunna ta folk. Och det är något som sjön lär sina arbetsledare.

– Dessutom är det nödvändigt att vara en god förhandlare och ha en viss diplomatisk förmåga, säger han vidare. För varje problem som uppstår måste vi komma fram till en lösning. Det är naturligtvis även varvets representanter medvetna om.

Kylbåtar tillhör heller inte den enklaste kategorin båtar – tvärtom. De är relativt "kurviga", d v s skrovformen är mer komplicerad än på tank- och bulkfartyg. Dessutom är det fråga om små båtar, där installationer ska göras i trånga utrymmen. Kra-



Thomas Milchert and Harry Höglblom study drawings one Sunday morning in the supervisor's office at the Koyo Dockyard, Mihara.

ven på precision är höga. Problemet för dagen var att man inte lyckats uppfylla kravet på en högsta nivåskillnad om 10 mm mellan luckkant och mellandäck.

Trots ensamheten på andra sidan jordklotet fjärran från Salénhuset känner sig John Rutgersson och alla de andra som salénare.

– Relationerna till hemmakontoret är utmärkta, säger han. Vi har *full support*. Men det är klart att det är många som inte vet vilka vi är. I kassan känner man inte igen oss ...

– *Nackdelar då? Hinner ni aldrig tänka på dem?*

– Inte ofta. Visst är vi långt hemifrån och förhållandena är speciella i Japan. Men det är egentligen ingenting som vi saknar i "Österns Amerika" mer än en sillbit då och då, tycker John Rutgersson.

Harry Höglblom framhåller att kontrollantjobbet kräver att familjen ställer upp eller finner sig.

"Måste vara toffel"

– Jag ser det egentligen mest som ett problem för familjen, säger Thomas Milchert. Vi är ute och sköter vårt jobb och blir så engagerade i det och hinner inte tänka så mycket på vad vi saknar. Men sedan kan det vara svart att komma hem till familjens rutiner igen.

– Ja, det är alltid en omställning, säger Harry Höglblom. Här ute är man tvungen att vara tuff och lära sig att säga ifrån. Sen ska man hem och vara mjuk familjefar.

Eller som John Rutgersson uttrycker det:

– För att klara det här jobbet måste man vara "toffel"!

Kontrollantlivets nackdelar till trots är alla eniga om att det här jobbet har lite status i sig.

– Man blir glad om man blir tillfrågad, även om det inte ger någon ekonomisk

Forts. på sid. 19

Supervising the construction of new buildings is a stimulating, challenging job with a lot of responsibility

Being a supervisor of newbuildings gives you a feeling of participation in technical development. You constantly encounter new problems, which keep you on your toes.

At the beginning, there was only a small supervising organization at the Koyo Dockyard in Mihara where three reefers in the Spring series are being built. However, the organization has now been reinforced by specialists and some key members of the crew, as constructions enters its final phase.

The chief supervisor, John Rutgersson, has not reflected much on why he likes his job:

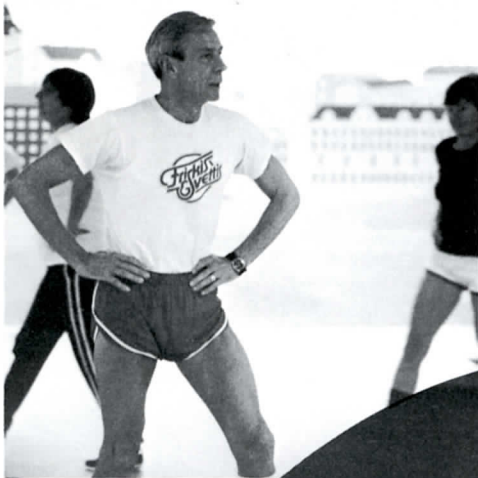
"I suppose it's the freedom and responsibility I enjoy most. It's a challenging job and tough too, since the job keeps us busy from morning to evening, seven days a week."

"When any problems develop, we're the ones who have to get them sorted out," he adds. "So you also have to be a good negotiator with some diplomatic talent."



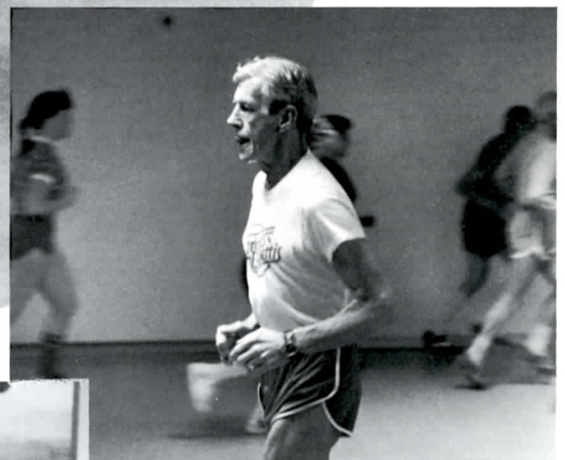
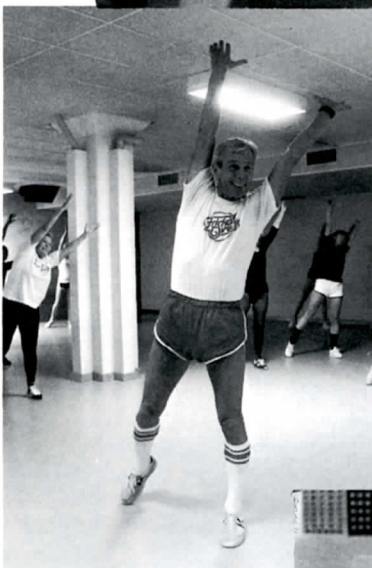
A bicycle is the best way to get around the dockyard, according to John Rutgersson.

Han kör hårt med ungdomarna



Saléns ungdomligaste pensionär –

"Jag vill jo



Valter Axelsson kör hårt med sin andra motionsgrupp för dagen. Bland deltagarna tjugo sjuksköterskeelever.
Foto: Bertil Wöllner.

Att bli pensionär med framtidstro kan vara svårt för den som under ett långt yrkesliv gått in hårt för jobbet. Därför är det lika viktigt att utbilda sig för att lämna arbetsmarknaden som för att träda in i den.

Det tycker i alla fall **Valter Axelsson**, nyligen pensionerad från Saltech efter 26 år i Salén-tjänst.

För sex år sedan gjorde han upp en plan för sin stegvisa pensionering – och den har han hållit. I fyra år skulle han utbilda sig till pensionär, d v s förbereda sig psykiskt. Låta arbetet minska i betydelse, skaffa sig nya intressen. Och då menade han meningsfulla sådana. Han erbjöd bl a sina tjänster som friidrottstränare i Täby. För den som ställer upp och arbetar gratis finns hur mycket arbete som helst.

...bba för att dö frisk"

Meningen är inte bara att skaffa sysselsättning och känna att man behövs. Valter Axelsson menar att det bästa är att man måste skärpa sig när man arbetar med ungdomar. Dom säger ifrån.

Ungdomarna fick sin tid. Nu har Friskis & Svettis – idrottsförening i Stockholm – tagit över Valter Axelsson. Där sitter han i styrelsen och han har också tagit på sig att vara ledare för flera grupper i veckan. Det är tuff gymnastik och det är minsann inte bara gamlingar som ska hänga med i Valters takt, även om det finns motionärer upp till 80-årsåldern. Det måste vara människor som sympatiserar med Valter Axelssons filosofi att det gäller att jobba så att man får "dö frisk".

Fyra års utbildning, två års nedtrappning, sedan pension med möjlighet att arbeta 50 dagar om året. Det är idealet. Nu kan Valter Axelsson prioritera allt han försummade under sina många år till sjöss och under senare arbetstygda år.

– Det är ju inte klokt så man behandlade sjömän förr, säger Valter Axelsson. Det fanns inga möjligheter att samtidigt ha ett socialt fungerande liv i land, när man var 30 månader i sträck till sjöss. Inte heller var det lätt att hinna med att tänka på andra värden i livet, när Saléns hade så mycket som 25 båtar i order på en gång i många olika länder. Då var det viktigt att ha en bra "hemmaservice", vilket jag haft.

Valter Axelsson kom till Saléns som chef men var snart inne på nybyggnads- och inspektionssidan. När han slutade hade han ansvar för nybyggnadskontroll, inspektion och instrumentteknik.

Att det blev sjön och arbete i maskin var mest en slump. På 30-talet var det inte många förunnat att kunna välja yrkesbana. När kriget bröt ut hade Valter Axelsson redan tagit värvning i flottan. Det var under den här tiden som han hade chans att skaffa sig utbildning bl a vid försvarets läroverk i Uppsala. 1948 blev det Sveabolaget och några andra rederier och så 1957 Saléns, där han kom att stanna.

Väl på Saléns kände Valter Axelsson att han hade kommit rätt.

– På Saléns fick man bestämma mer själv och man fick reda på om man gjort fel, men lika väl en blomma om man skött sig, säger Valter Axelsson. Sven Salén var trots sin starka personlighet en stor demokrat som gav sina medhjälpare frihet under ansvar och lät en förstå de ekonomiska sambanden. Här fanns en filosofi som genomsyrade företaget och som bäddade för den enormt kraftiga expansion som skulle komma.

Tekniskt sett var det en spännande tid. Båtarna blev stora, så stora att det inte fanns konventionella maskiner som passade till dem. Man gick då över till turbinmaskiner, vilket passade Valter Axelsson som hand i handske. Han hade som maskinist i flottan lärt sig turbinmaskiner. Det första fartyg i Salén-flottan som fick turbinmaskin var faktiskt kylfartyget Antigua.

Innan det var dags för turbinmaskiner hade Saléns i Sea Serpent provat det som då var världens största dieselmotor. Motorn var på 22 000 hk och var i princip dubbelt så stor som det man hittills provat.

Jungfruresan med Sea Serpent var full av äventyr.

– Ett cylinderfoder sprack i Arabiska Viken, berättar Valter Axelsson. Monsuntid var det och sandbottnen gav inget ankarfäste. Vår lyckliga stjärna såg till att vi drev upp på en nödankarplats med stenbotten, så vi kunde försöka reparera haveriet själva. Med Viktor von Schewen som skeppare var allt lugnt ombord och reparationen tog inte mer än en och en halv dag. Efteråt fick vi höra att bogserbåtar skickats till vår undsättning.

Den första turbintankern var Sea Sapphire som byggdes i Frankrike 1963–64. Som gången var på den tiden följde nybyggnadskontrollanten med sin båt ut på sjön som chief och gick sen i land för att ta itu med nästa nybygge. För Valter Axelsson innebar första resan med Sea Sapphire slutet på sjömanslivet. Den starka expansionen krävde förstärkning på tekniska sidan i land.

Sven Salén ville alltid ha det bästa och nyaste. Därför blev Saléns intressant som beställare. Saléns fick därigenom vara med och påverka och styra den tekniska utvecklingen.

– Vi samarbetade med Skeppsforskningsinstitutet i Göteborg och kom att testa olika landutrustningar för användning ombord i fartyg. De nya datasystemen kördes parallellt med konventionella system. Sea Sovereign var först i världen med datastyrning av maskineri, navigationsutrustning samt lastnings- och lossningsprocedur. Så småningom kom datautrustning avsedd för marint bruk och hur det ser ut idag på ett högt automatiserat fartyg vet nog de flesta av Salén-Nytts läsare.

Egentligen är det inte bara personliga skäl som gör att Valter Axelsson lämnar

Saléns lite i förtid. Har man som han varit med om att bygga upp kontrollantverksamheten under det allra hetsigaste nybyggnadsskedet ter sig den nuvarande nybyggnadstakten rätt maklig. Mer och mer av Saltechs arbete förs också ut på respektive rederi, vilket får negativa effekter på den totala uppföljningen av driftresultaten. Nuvarande driftorganisation ger ej heller nödvändig *feed back* från fartygen för att kunna projektera nya bättre fartyg. Dessutom skulle han gärna se att teknikerna och den tekniska utvecklingen på Saléns styrdes med lite fastare hand. Tekniker har fått sämre status i företaget, tycker han. Det ser man bara av att det inte längre finns någon tekniker i koncernledningen.

– Det här säger jag inte för att jag vill öka teknikerns status, utan för att det behövs mål och styrning av den tekniska utvecklingen inom ett företag, framhåver Valter Axelsson. Det ger ekonomisk utdelning bl a genom att man undviker dubbelarbete.

Valter Axelsson har inte bara gjort sig känd som en duktig tekniker. Han har också en fantastisk analytisk förmåga samtidigt som han är en planerare av stora mått. Det säger Valter Axelssons chef sedan många år, Hans Alsén.

Men för många salénare är det Valter Axelssons rent personliga egenskaper som kommit att framstå som de väsentligaste. Hans förmåga att personligen engagera sig i sina medarbetares väl och ve. Få människor har som han tagit konsekvenserna av den kunskap som de flesta äger – nämligen att ingen gör ett gott jobb för företaget som har ett allt överskuggande privat problem.

– Ingen idé att prata maskiner med nån som har problem hemma. Det har min egen erfarenhet till sjöss lärt mig, säger Valter Axelsson. Jag har lärt mig att lyssna och försöka finna ut varje människas bekymmer. Och att varje förändring där man sätter individen i centrum leder till en förbättring.

Säkert har Valter Axelssons personliga egenskaper och känsla för människor också haft betydelse för de goda relationer han skapat med många varv världen över.

– Öppnar man sig själv får man reda på saker och ting, understryker Valter Axelsson, men om man låtsas kunna det man i själva verket inte kan, då tar människor avstånd. Genom den salénska öppenheten har vi fått massor tillbaka i tekniskt *know how*. Öppenheten är enligt min mening en grundförutsättning för teknisk utveckling.

Att Valter Axelsson inte envist hållit sig kvar på sin arbetsplats till sista dagen, betyder inte att han är missnöjd med sitt liv och sin karriär.

– Hade jag vetat vad jag nu vet om sjön, hade jag nog inte gått till sjöss, säger han. Men jag ångrar ingenting. Jag har bara dragit nytta av mina erfarenheter och insatt att livet har så många andra värden än karriären.

Han har sett till att han antligen får tid över för dem. Det ideella arbetet som Valter Axelsson ägnat Salén-idrotten vill han fortsätta med.

Och så var det det här med målet att dö frisk. Det målet vill han gärna se att många

Forts. på sid. 20

Född ombord "Anna Salén"

Namn:

Anna Salenà

I slutet på 1984 fick Saléns sjöperso-
nalavdelning ett samtal från Sjöfarts-
verket, som fått ett brev från Sveriges
ambassad i Kanada. Ambassaden ha-
de i sin tur fått en förfrågan från en
kvinna av ungerskt ursprung, som ville ha sin födelse dokumen-
terad.

Vad har då Saléns med hennes födelse att göra.

Jo, kvinnan var född ombord i flyktfartyget Anna Salén. För-
äldrarna med efternamnet Kisti uttryckte sin tacksamhet över att
ett välskapt flickebarn blivit fött ombord genom att döpa henne till
Anna Salenà. Om detta har Sven Lantz berättat i sina memoarer
— Havet mitt liv. Men det räcker inte som dokumentation för Anna
Salenà Kisti, som vill söka kanadensiskt medborgarskap för att
kunna få en ordinarie lärtjänst.

Det finns inga skeppsdagböcker kvar. De behöver enligt lag
inte sparas mer än tre år. Skepparen Sven Lantz, liksom läkaren
ombord, är avlidna.

Men Sten Sundberg på Saléns sjöpersonalavdelning lyckades
i alla fall reda ut det hela. Själv mönstrade Sten Sundberg på
Anna Salén resan efter den inträffade födseln och kände namnen
på övriga befäl, som funnits ombord den 13 maj då Anna Salenà
föddes. 3:e styrmannen Paul Jöemets kom ihåg att det föddes en
flicka ombord, men var inte alldeles säker på datum. Det var
emellertid chief steward Torkel Stålhand i Helsingborg. Han hade
t o m ett sparad tidningsurklipp från *The Halifax Chronicle-Herald*
från den 15 maj 1951. Där stod att en flicka fötts ombord Anna
Salén två dagar tidigare.

Lars Tenow på Sjöfartsverket har tillställt ambassaden i Ottawa
de här uppgifterna, men har ännu inte fått bekräftat att de är
tillfyllest för att Anna Salenà Kisti ska få sitt medborgarskap. Trots
att Lars Tenow gjort vad han kunnat, har han inte avfört fallet. Han
tänker använda det för att påtala en brist i svensk lagstiftning.
Svenskt barn, som föds ombord i svensk båt, blir rapporterat till
föräldrarnas hemkommun, men barn till föräldrar som saknar
svensk anknytning införs bara i skeppsdagboken.

Tack vare Anna Salenà Kisti, född ombord Anna Salén den 13
maj 1951, blir det kanske en ändring i lagstiftningen.



THE HALIFAX CHRONICLE-HERALD Tuesday, May 15, 1951

Three Passenger Liners Land 1,700 Passengers

Canada's population was increased
by almost 2,000 yesterday as result
of the arrival in Halifax yesterday
of three passenger liners bringing
a total of over 1700 persons to these
shores.

Biggest group of over 1300 arrived
shortly after noon yesterday aboard
the Swedish vessel Anna Salen on
its second call of the year to the
Port of Halifax. Practically all of
the passengers were European dis-
placed persons coming to Canada
through arrangements made by the
International Refugee Organization.

Family Lands At St. John's

The Anna Salen disembarked seven
of its original complement of 1343
passengers at St. John's, Newfound-
land on Saturday. A six months old
German child developed stomach
trouble during the voyage, requiring
the vessel to call at the Newfound-
land port to enable the child to un-
dergo survey. The child and the
other members of the family will
proceed to Halifax by train when
the child's condition permits travel.
Even with the disembarkation of
seven passengers at St. John's the
Anna Salen had 1337 passengers on
board when it docked in Halifax
yesterday. The extra passenger was
born to Mr. and Mrs. Anna Kisti on
Sunday evening while the vessel was
en route from Newfoundland to
Halifax.

Delivered by Dr. Johannes Gruh-
ler, the doctor aboard the ship, the
baby weighed in at six pounds and
four ounces. Dr. Gruhler yesterday
reported both baby and mother do-
ing well.
It was the Hungarian woman's first
baby. A girl, she has been named
Anna, after the ship.

the Anna Salén two days earlier.

Lars Tenow at the Swedish National
Administration of Shipping and Naviga-
tion passed on this information to the
Embassy in Canada, but whether or
not this information is sufficient for the
granting of Canadian citizenship to
Anna Salenà Kisti is not yet known.

Though Mr. Tenow has finished his
task in helping Ms. Anna S. Kisti he
has not given up the matter com-
pletely. He will be using the informa-
tion to point out a loophole in Swedish
law. The birth of Swedish children,
born aboard Swedish ships, is
reported to the municipality in which
the parents are registered. But the chil-
dren of parents with no connection to
Sweden are only entered in the ship's
log.

Thanks to the fact that Anna Salenà
Kisti was born aboard the Anna Salén
on May 13, 1951, a Swedish law may
be changed.

Born on board the "Anna Salén" Name: Anna Salenà

At the end of last year, the Salén
Marine Personnel Department re-
ceived a message from the Swedish
National Administration of Shipping
and Navigation. The Administration
had, in turn, received a letter from the
Swedish Embassy in Canada which
had received a query from a woman of
Hungarian origin regarding documen-
tation of her birth.

Well, what has Salén got to do with
some woman's birth?

In fact, the woman was born aboard
the refugee ship *Anna Salén* in 1951.
Her parents, whose surname was Kisti,
expressed their gratitude over the birth
of a healthy daughter on board by nam-
ing her Anna Salenà. The Master of
Anna Salén, Sven Lantz has men-
tioned the birth in his memoirs. But that
is not sufficient documentation for a citi-
zenship application.

None of the *Anna Salén's* logs from
the period have survived. Logs do not
legally have to be saved more than
three years. The master, Sven Lantz,
and the ship's doctor are both dead.

But Sten Sundberg at the Salén
Marine Personnel Department still suc-
ceeded in getting things sorted out.
Sten Sundberg had himself signed on
the *Anna Salén* for the voyage immedi-
ately after the one on which the child
was born. He knew the names of the
officers who were on board on May
13th when Anna Salenà was born. The
Third Mate, Paul Jöemets remembered
that a girl had been born on board but
was uncertain about the date. But not
the chief steward, Torkel Stålhand, in
Helsingborg. He had even saved a
newspaper clipping from the *Halifax
Chronicle-Herald* from May 15, 1951. It
described the birth of a girl on board

"Att vilja är att kunna välja. Å, att det skall vara så svårt att välja!"

Vad skall Salén-koncernen syssla med och hur skall den arbeta om 3–5 år? Hur skall den förändras så att vi från dagens situation når det ideala läge vi kan föreställa oss i framtiden?

Att formulera svar på sådana frågor kallas strategisk planering, och därmed sysselsatte sig koncernledningen och dotterföretagscheferna två dagar i november. Ledare för övningen var **Michael Kami**, en amerikan som efter att ha arbetat med strategisk planering, främst inom IBM, etablerat sig som rådgivare åt företag och ledare för kurser eller seminarier med syfte att inleda planeringsprocesser.

Inga färdiga lösningar

Ett sådant seminarium ska inte servera lösningar till problemen. Inte heller komma fram till slutgiltiga beslut, men starta en tankeprocess, som kan leda fram till genomarbetade planer eller handlingslinjer. Planer och linjer som skall kunna presenteras för och omfattas av hela företaget. Kamis utgångspunkt är uppmaningen till de närvarande att ange koncernens fem viktigaste externa frågor. Det skall alltså gälla förhållanden, som uppfattas som givna utifrån och omöjliga att påverka genom egna åtgärder.

När frågan ställs till fjorton personer med varierande bakgrund och verksamhetsfält, erhåller man om inte 70 så åtminstone ungefär 50 olika svar.

För Saléns del rådde allmän enighet om att de stora sjöfartsproblemen var dels den stora varvkapaciteten som snabbt överuppfyller varje uppkommande fartygsbehov, dels de obegåvade konkurrenter, som beställer samma fartyg som Saléns genom intelligent tänkande insett behövs för att tillfredsställa den framtida transportefterfrågan.

Om detta är det mest centrala och avgörande problemet och om detta är den korrekta beskrivningen av läget, hur anpassar sig då Saléns till denna situation? Finns det en genomtänkt, konsekvent handlingslinje för att motverka de ogynnsamma effekterna och vilken är denna?

I flera fall visar det sig att Saléns visserligen har en uppfattning om hur olika förhållanden påverkar koncernen men att det ändå saknas viss information eller att olika delar av koncernen påverkas och reagerar på olika sätt utan att helhetsbedömningen har utförts. Ett exempel: Hur påverkas koncernen som helhet av ett ändrat råoljepris?

Börja måndag morgon

Hela Kamis uppläggning är inriktad på att man skall komma fram till beslut om utredningar, studier, informationsinsamling, delplaner eller, men mera i undantagsfall, slutgiltiga beslut. Åtgärderna skall innebära en extra insats utöver vad man normalt utför och skall starta omedelbart eller som det formuleras: måndag morgon. Framtiden börjar nu och företaget har inte råd att glömma bort det.

Åtgärder mot sjöfartskrisen var svårare att nå fram till men enighet rådde om att man måste begreppsmässigt skilja mellan att äga och att driva fartyg. Enighet rådde också om att ett rederi i framtiden i större utsträckning måste driva handel med sina tillgångar, d v s fartygen (*asset trading*). När diskussionen sedan gällde hur detta skulle ske och vilka instanser som skulle svara för fartygsdrift respektive handel med tillgångar upphörde dock enigheten.

På liknande sätt men mindre utförligt behandlades finansiella problem och behov av nya teknikbaserade verksamheter. Kami betonade, att även för nya verksamhetsgrenar måste bestämda mål ställas upp, t ex ett krav att ett nytt projekt inom överskådlig tid, t ex 5 år, skall ge ett påtagligt tillskott till koncernens omsättning och vinst, t ex 10 procent. Om man inte förutser att ett sådant mål kan uppnås, är det knappast värt tiden och kostnaderna att börja arbeta med en ny produkt eller tjänst.

Måste vara vinnare

I de verksamhetsgrenar man driver bör man enligt Kami bestämma sig för att vara vinnare, genom att erbjuda sin produkt eller tjänst antingen till absolut lägsta pris eller med något unikt inslag, som motiverar ett högre pris. Kan man inte vara billigast eller unik bör man överväga att byta verksamhet.

På liknande sätt arbetade gruppen sig under Kamis ledning igenom koncernens interna förhållanden, definierade de viktigaste problemen, dels inom koncernen, dels inom dotterföretagen, och övervägde åtgärder för att förbättra den interna kommunikationen samt informationen om personalen och dess åsikter och önskemål. Även i detta sammanhang visade det sig att även om åsikter och åtgärder fanns hade de knappast tänkts och arbetats igenom så systematiskt som vore önskvärt. I synnerhet framhöll Kami behovet av väl fungerande interna kommunikationer, då en koncern genomför en decentralisering så som just nu Saléns gör.

Lösningarna från oss

Kamis metod är alltså att i mycket liten utsträckning ge egna förslag och rekommendationer. I stället arbetar han till övervägande del med åsikter, kommentarer, uttalanden och förslag till åtgärder från företagens representanter. Kami bidrar genom att redigera och systematisera svaren samt ge analogier och exempel från andra företag, som han känner till och har arbetat med.

Invändningar mot slutsatserna eller tröghet att vidtaga åtgärder (vi har inte tid just nu att tänka långsiktigt utan måste först klara de omedelbara problemen) möttes med frågorna:

Är det inte ni som bäst känner företaget och dess problem?

Har ni inte sagt att detta är ett problem av absolut avgörande betydelse för koncernen? Hur kan ni i så fall underlåta eller uppskjuta åtgärder?

Lennart Båveryd is the vice-president of Salén Energy.



Avsikten är alltså att gemensamt definiera och angripa de centrala frågorna. Kami säger sig själv vara en katalysator, som skall sätta igång en process men inte själv delta i denna. Om seminariet har blivit lyckat och leder till bestående resultat, har det utgjort startpunkten för en långvarig utvecklings- och förändringsprocess.

Konflikten mellan långsiktig, strategisk planering och omedelbara, tvingande skyldigheter blev tydligt märkbar just vid detta tillfälle genom att dagen efter seminariet majoriteten av de närvarande reste till Japan, Saudiarabien eller Förenta Staterna och därigenom möjligen fick tillfälle att tänka, men mycket begränsade tillfällen till omedelbara åtgärder. Måndag morgon blev för dem nästa måndag.

Dock, vissa arbeten som följd av beslutet på fredag eftermiddag inleddes måndag morgon den 21 november. Och det var meningen att resultaten skulle visa sig under 1984 med början den 15 januari ...

Lennart Båveryd

"To will is to be able to choose. Oh, that it should be so hard to choose!"*

What kind of things should the Salén Group be doing? And how should it be operating in 3–5 years? How can we change things in order to attain the ideal position we can envisage for the future?

The answer to questions like these can be found in "strategic planning". This topic was the subject of a two-day conference held last November for Group management and presidents of subsidiaries. Michael Kami, an American who became an adviser to companies after working with strategic

Cont. on page 14

*From "Doctor Glas" by the Swedish author Hjalmar Söderberg.

"To will ..."

Cont. from page 13

planning for firms like IBM, ran the seminar. He has held numerous courses and seminars whose objective is to instigate planning processes.

These seminars never offer any package solutions to problems. Nor do they arrive at any definitive decisions. But they do attempt to initiate thought processes which could lead to detailed plans or policy. Kami's starting point was to ask participants to state the Group's five most important external issues. When that kind of question is posed to fourteen people you can expect to get around fifty different answers.

Seminar participants agreed that the Group's biggest problems in the shipping business were the large capacity of shipyards and the activities of unskilled competitors who order the same ships as the ones Salén decides to order after rigorous examination of needs.

How should Salén deal with problems like these?

In most instances, Salén has a pretty good idea about the way different circumstances affect the Group. But surprises may still occur when certain key information is lacking or certain parts of the Group respond in unanticipated ways, although without invalidating any overall assessment.

Start on Monday morning

Decisions made should entail extraordinary measures. These measures should be implemented as soon as the decisions are made, i.e. on Monday morning. The future begins now. This is something no Group company can ever afford to forget.

Mr. Kami emphasized that objectives should be framed even for new lines of business, objectives such as a 10 percent of the Group profit within e.g. 5 years. If the failure to achieve such an objective can be foreseen, then the line of business may not be worth the time and expense.

Mr. Kami also led the participants in a review of the Group's internal conditions. Here it was found that even when opinions and programs did exist, they had not always evolved in a process as systematic as was desirable.

The following questions were asked when conclusions were questioned or reluctance to take action was encountered:

"Aren't you the persons who know the company and its problems best?"

"Didn't you say that this is a problem of absolutely vital importance to the Group? So how can you neglect or postpone taking appropriate steps?"

The idea was for the participants to arrive at a joint definition of and devise measures for dealing with the Group's problems. Mr. Kami describes himself as a catalyst, someone who gets a process started but does not participate in it himself.

Lennart Båværyd

"Du kan om du vill"

För många anställda i Salénkoncernen kommer 1984 att framstå som den massiva utbildningens år. Innan året är till ända skall flertalet land- och sjöanställda ha gått igenom en intensiv s k "Mind and body"-utbildning i regi av den välkända "The Learning Methods Group", ledd av dess grundare Tony Buzan och hans medhjälpare. Målsättningen är att göra Saléns anställda bättre rustade att möta dagens och morgondagens problem och att lära dem bättre ta vara på de möjligheter som framtiden kan komma att erbjuda.

Hela det omfattande utbildningsprogrammet kostar tre miljoner kronor, som till två tredjedelar betalas av Sven Saléns Minnesfond i Saléninvest och till en tredjedel av Saléninvest.

1 000 på kurs 1984

Kurserna varar över tre dagar från tidig morgon till sen kväll och är delvis förlagda till veckosluten. Hittills har två mindre kurser med vardera ett 20-tal deltagare genomförts samt en större med ca 70 deltagare. I maj följer så ytterligare fem större kurser med mellan 80 och 100 deltagare i varje och i september lika många, varav en äger rum i Göteborg för Saléns anställda där och en del sjöfolk. Det innebär att uppemot tusen personer innan årets slut skall ha gått igenom kursen.

– Det är klart att det här kostar en hel del pengar, säger Gunnar Rosengren, och dessutom många arbetsdagar och fritid. Men min egen och företagsledningens uppfattning är helt klar – utbildningen kommer att vara nyttig för var och en av oss och därmed för företaget.

– Det här är en riktig satsning i rätt tid, understryker Gunnar Rosengren.

Och flertalet av dem som hittills har haft tillfälle till tre dagars mangling i Tony Bu-

zans anda är helt säkert benägna att instämma i detta.

Ett återkommande uttryck från Tony Buzan under kursen var "Du kan om du vill". Han menade att vår hjärna förmår ofantligt mycket mer än vad vi tror. Vi kan bli kreativa, förbättra vårt minne, bli bättre problemlösare och öka vår läshastighet. Tony Buzan lärde på ett roande och pedagogiskt sätt hur vi bättre utnyttjar vår mentala kapacitet och därigenom förbättrar vår prestationsförmåga. Han påminde om att mindre än en procent av vår hjärna används, vilket innebär att vi har en gigantisk reserv till vårt förfogande. Man har beräknat, att hela världens samlade telefonnät – jämfört i antalet kombinationer och kopplingar – inte skulle uppta större del av vår hjärna än en vanlig årtia. Den mänskliga hjärnan kan sägas vara en biologisk superdator, som är ytterligt illa utnyttjad.

Minnet förbättras med åren

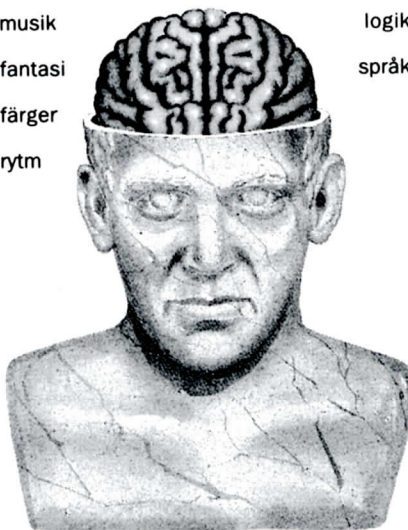
Något överraskande var det att erfara, att vårt minne förbättras med stigande ålder. Detta accepterar man inte gärna men är enligt Tony Buzan likaväl vetenskapligt bevisat, vilket kan vara trösterikt och utmanande för många av oss som kommit lite upp i åren.

Om hjärnan är ett biologiskt mirakel, så är ögonen ett annat. Med hjälp av våra kunskaper om ögonen kan vi idag betydligt förbättra vårt läsande. Normalt läser vi 100–300 ord per minut. En van läsare klarar 600 ord och uppfattar det mesta han läser. Enligt Tony Buzan är det oslagbart bästa sättet att komma ihåg så mycket som möjligt av det man läser att göra *mind-maps*. I stället för att föra vanliga anteckningar utgår man från ett nyckelord, som man placerar i mitten av ett ark och låter sedan förgreningar med nya ord och idéer löpa ut från detta nyckelord. Metoden är bra inte enbart för att minnas saker och ting utan genererar även nya idéer, som automatiskt hamnar på plats. Det ena ger hela tiden det andra.

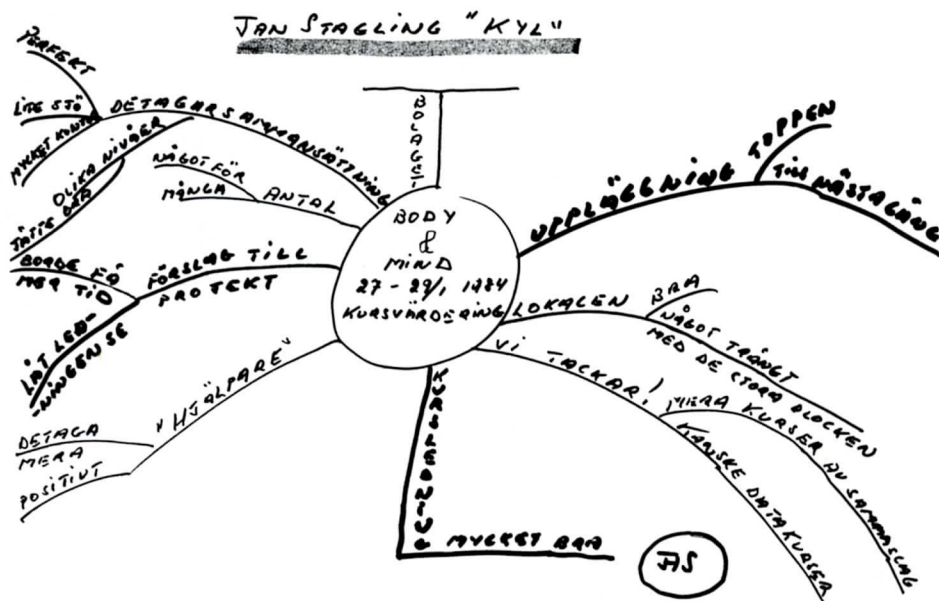
Tony Buzan betonade att hjärnan kan förbättras enbart om den får nödvändig näring. Detta går inte av sig självt. "Oavsett vilket tillstånd din hjärna kan vara i, så är utsikterna för dess framtid ljusa, så länge du beslutar dig för att göra den ljusa. Bästa tidpunkten för det beslutet är – NU", säger Tony Buzan i sin bok "Du kan om du vill".

Låt oss lägga dessa kloka ord på minnet, alla vi som redan haft förmånen att gå Buzan-kursen, och alla ni som under kommande månader kommer att gå den.

Höger hjärnhalva	Vänster hjärnhalva
rumsuppfattning	ordningsföljder
helhetsbilder	matematik
mönster	analys
musik	logik
fantasi	språk
färger	
rytm	



The brain is divided into a left half and a right half which control opposite sides of the body. The left half also controls linguistic, mathematical, logical and analytical faculties. Imagination, color perception, musical skills etc. are controlled by the right half. Performance can be improved by getting both halves of the brain to cooperate better.



One example of a mind map made by one of the participants in the Buzan course at Salén.

"Yes, we did right"



Rolf Lernold

Buzanprojektet betalkas, som nämndes i ingressen, till två tredjedelar av Sven Saléns Minnesfond i Salénin-vest, som därmed i stort sett dränerats på pengar. Det har emellertid aldrig rått någon tveksamhet vare sig i

stiftelsens styrelse eller i facket beträffande stödet till projektet. **Rolf Lernold**, medlem i fondens styrelse, säger så här om anslaget:

– Stiftelsens pengar får bara användas för personalens vidareutbildning och vi har varit eniga om att den här satsningen är vettig och att det är bättre att pengarna används till utbildning av många anställda än att de satsas på några få.

Rolf Lernold har nu själv gått kursen och tyckte att den var en fantastisk upplevelse.

– Vi fick lära oss hur man kan använda sin hjärna bättre och vi fick bland mycket annat lära oss nya metoder för inläring och läsning. Vi blev dessutom av med en hel del fördomar och hade till på köpet jätteroligt tillsammans. Så här efteråt känns det bra att såsom en av de ansvariga i Minnesfonden kunna säga: "Yes, we did right".

"Ett privilegium att få vara med"



Per Hedberg

Långt ifrån alla har varit positiva till den massiva satsningen på utbildning i Tony Buzans anda. En del har tyckt kostnaderna varit för höga, andra har sett det hela som ännu "ett amerikanskt jippo". Till de tveksamma hörde **Per Hedberg**, sedan fem år tillbaka landpersonalchef på Saléns.

– Jag erkänner gärna, att jag var tveksam främst till kursens innehåll, men även till vår förmåga att klara av de administrativa påfrestningar utbildningen skulle komma att medföra.

Per Hedberg hör idag till de "omvändas" skara, han är odelat positiv till kursinnehållet och konstaterar att man hittills även klarat de praktiska detaljerna bra. Tillsammans med sina medarbetare försöker han nu få så många salénare som möjligt – helst alla – att gå igenom utbildningen. Fast i en del fall stöter det givetvis på rent praktiska svårigheter. Per Hedberg menar att det är ett privilegium att få vara med.

– Det är ett tillfälle att upptäcka och lära sig utveckla sina egna resurser som ingen anställd bör missa, framhåller han.

Gösta Ekström

You can if you want to enough

1984 is sure to be described as a year with a heavy emphasis on training at Salén. Before the end of the year, most of the company's land- and sea-based staff will have completed an intensive "Mind & Body" course run by the Learning Methods Group, founded by Tony Buzan. (The course is based on the same ideas as the school project described on page 17).

The objective of these training programs is to make Salén employees better equipped to deal with present and future problems and to teach them to make better use of any opportunities encountered.

More than a thousand employees will attend the course.

"Of course they're going to cost a lot of money," Gunnar Rosengren, President of Saléninvest, comments. "But this is the right thing to do and the right time to do it!"

Most of the people who have attended the course are very enthusiastic about Tony Buzan's message.

"You can if you want to enough" is a remark Tony Buzan frequently makes. What he means is that the brain is capable of achieving more than most people imagine. We can be more creative, improve our memory, get better at solving problems and increase our reading speed. Using an entertaining and easily understood approach, Tony Buzan is teaching us to use our mental faculties better and, thus, improve our performance.

We were surprised to learn that our memory actually improves as we grow older. This has been scientifically confirmed. Which may be a comfort to those of us who are not exactly youngsters anymore.

Gösta Ekström

Den okända donatorn

Sven och Dagmar Saléns Stiftelse lever ett ganska stillsamt liv i sekreteraren, Sixten Ackermarks, tjänsterum i Salénhuset i Stockholm. Men där stiftelsens pengar hamnar är det full aktivitet för varje krona.

Enligt stadgarna ska stiftelsen främja

- barns eller ungdoms vård och fostran eller utbildning
- vård av behövande åldersstigna, sjuka eller lytta, samt
- vetenskaplig undervisning eller forskning

Salén-Nytt har tittat närmare på ett projekt – Tony Buzans seminarium "Använd huvudet bättre" på Hallonbergsskolan i Sundbyberg.



Both the students and teachers were very enthusiastic about the Tony Buzan course at Hallonbergsskolan. Photo: Björn Elgstrand.

Samma kurs för skolbarn som för direktörer

Tony Buzans seminarier för att lära sig använda huvudet bättre behöver snart ingen närmare presentation på Saléns. (Läs Gösta Ekeströms artikel på sid. 14.) Kursen introducerades för ett fåtal på Saléns för ett par år sedan. Thomas Sundberg – nu på Salén Energy – var drivkraften och entusiasten bakom det hela. Entusiasterna blir nu bara fler och fler. Sina allra bästa supporters har Tony Buzan emellertid bland högstadieläverna i Hallonbergsskolan i Sundbyberg.

Genom medel från Sven och Dagmar Saléns Stiftelse och medverkan från Management Media fick skolan lagom till sitt tioårsjubileum kursen "Använd huvudet bättre" som gåva.

Tony Buzan hade redan tidigare provat sina idéer på en stor grupp barn i Soweto i Sydafrika. Resultatet var mycket positivt. Och det blev inte mindre positivt i Hallonbergen.

Projektet i Hallonbergen är unikt i många bemärkelser. I vilken skola har man tidigare befriat barnen från schemabunden undervisning i flera dagar? Och i vilken skola har ett företags stiftelse gått in med pengar för att investera i barns kreativitet och självförtroende?



"We've never had so little truancy and disputes," a school official, Anita Lagerman, told us.

Pengar till den här typen av verksamhet är helt omöjligt att utverka över den vanliga skolbudgeten. Men studierektorn **Agneta Lagerman** hade inga problem att få skolstyrelsens stöd för att kunna söka medel ur Sven och Dagmar Saléns Stiftelse.

Däremot frågade man aldrig eleverna. Kursen skulle enligt Tony Buzans uttryckliga önskemål överlämnas till barnen som en gåva.

Och det är ingen tvekan om att barnen med tacksamhet och öppna armar och sinnen tagit emot sin tioårspresent.

Alla har väl läst i tidningarna hur gräsligt det lär vara i skolan – speciellt på högstadiet i stockholmstrakten. Alla har vi förutfattade meningar om hur barn i de lägre tonåren är. Att vi sedan oftast har fel är ju tur. Men överallt finns problem, så även i Sundbyberg. Många barn är rastlösa, otrygga, saknar självförtroende och känner sig knappast behövda i detta samhälle, som inte har tid med dem och heller inte har arbete för dem när de gått ut skolan.

Aldrig haft så lite skolk

Tony Buzan och hans medhjälpare Michael Gelb lyckades med det omöjliga. D v s att få 260 högstadieläver att passa tider, alltid ha med sig sitt studiematerial och dessutom hela tiden vara intresserade och uppmärksamma.

– Vi har aldrig haft så lite skolk och bråk, berättar Agneta Lagerman. Några av våra vanligtvis bråkigaste elever reste sig för tidigt och började jonglera med bollar längst bak i salen. Då gick Tony ner till dem och tackade för att de inte störde! Vem av oss i skolan ser det från en så positiv sida? I fortsättningen engagerade sig "bråkstackarna" helhjärtat i kursen. Vi måste lära oss att tala om för ungdomarna att dom är bra!

Hur kan då en människa så till den grad engagera unga ofta okoncentrerade människor?

– Barnen upplevde i hög grad att den här kursen var till för att dom skulle ha nytta av den. I den fanns en omsorg om barnen. Den ingick inte i en obligatorisk studieplan, säger Agneta Lagerman. Dessutom är kursens mål – att lära sig hur man ska lära sig nya saker – så försummat i skolan, att motivationen är lätt att åstadkomma. Naturligtvis är det så att Tony Buzan också är rätt personlighet att fånga barnen. Men visst är det fantastiskt att lyckas med tanke på att hela kursen hölls på engelska!

I'm smart! I can!

Det faktum att undervisningen skedde på engelska bidrog till att öka effekten av budskapet. Barnen förstod mer än de hade vågat tro.

– I'm smart! I can! I can!

– Vi är så fulla med blockeringar om att "Du ska inte tro att du är något" o s v i Jantelagens anda. Därför har alltför många ett självförtroende som är kört i botten. De har blivit vana vid att allt är för svårt, vana vid att misslyckas, säger Agneta Lagerman, men nu på kursen var det helt deras eget ansvar att ta för sig. Där fanns inga närvarokontroller. Tony sa "Om det inte passar så kan ni gå!"

Och ingen gick och alla tog för sig.

"Använd huvudet bättre" vill övertyga oss om att vi har fantastiska resurser i vår hjärna, bara vi lär oss att använda den rätt – att använda båda våra hjärnhalvor.

– En annan anledning till att barnen upplevde kursen så positivt var att omvärlden plötsligt intresserade sig för skolan. D v s att Sven och Dagmar Saléns Stiftelse och Management Media var villiga att investera i barnen. Det är viktigt att skola och näringsliv närmar sig varandra, framhåller Agneta Lagerman.

Enkäter före och efter kursen har givit mått på hur barnen själva mäter effekten av kursen. Samtliga upplever att deras förmåga att framför allt läsa läxor, hitta på saker, skriva uppsats och göra anteckningar (*mind maps*) förbättrats avsevärt. Eleverna tycker också märkbart bättre om att gå i skolan.

– Över huvud taget är det som om allt har blivit bättre efter seminariet, säger Agneta Lagerman. Det är mina känslor som

säger det, men varför ska jag inte lyssna till dem. Finessen med Tony Buzans upp-läggning är att den ger så snabba resultat.

Ungdomarnas entusiasm går inte att ta fel på. Sista dagen rusade många fram och kramade Tony och de har skrivit brev som är smått lyriska.

Budskapet har också gått hem hos lärarna.

– Men vuxna är mer rädda. En del tycker att vi gör för mycket affär av seminariet, en del är rädda för att färgpennorna, som ingår i kurspaketet, ska användas till att kladda på väggarna med.

Barn däremot tar till sig ett budskap på ett självklarare sätt. Och barn glömmmer inte. Har de väl ritat *mind maps* så fortsätter de. Det är som om de lärt sig cykla eller åka skridskor.

Även om mätten i värderingstesten inte är exakta så visar de entydigt att barnens självförtroende förbättrats väsentligt.

Dessutom sätter Agneta Lagerman stort värde på att "Använd huvudet bättre" fört samman barn och vuxna i skolan.

– Det har också lärt barnen att vara i stora grupper, säger hon. Det såg vi t ex i förra årets luciatag.

I linje med läroplanen

Skolans läroplan säger att människans aktiv, skapande, kan och måste ta ansvar och söka kunskap för att i samverkan med andra förstå och förbättra sina egna och sina medmänniskors livsvillkor. På Hallonbergskolan tycker man att seminariet hjälpt till att uppfylla läroplanens mål.

– Nu gäller det att hålla ångan uppe, säger Agneta Lagerman. Det gör vi bl a genom att Tony Buzan kommer hit på kortare uppföljningar. Han kommer t ex i samband med kurser för Saléns anställda. Och jag gör allt jag kan för att på billigt sätt skaffa färgpennor och anteckningsböcker så barnen kan fortsätta rita *mind maps*. Hjärnan fungerar inte efter linjerat papper.

Agneta Lagermans dröm är att få in den här formen av kreativitetsträning i lärarutbildningen. Hon verkar t o m lite sugen på att själv utbilda sig till seminarieledare.

– Det kan ju inte stå och falla med Tony Buzan. Och vi måste hitta en form så även vi lärare kan gå ut med det viktiga budskapet: Du kan det du vill och det är aldrig för sent!



260 high school students at Hallonbergskolan really gave their all in trying to learn to juggle three balls. Photo: Björn Elgstrand.

Om två andra projekt på sid. 19

Anonymous benefactor

The work of the Sven and Dagmar Salén Foundation is not well-known to many people in the Salén Building. Here are just a few examples of some of the Foundation's current projects.

According to its bye-laws, the objectives of the **Sven and Dagmar Salén Foundation** is to support the following activities:

- The care, fostering and education of children or young people
- The care of aged, sick or handicapped people in need and
- Science teaching and research.

The Tony Buzan seminar "Use your head" was a project for children and youths. It was sponsored by the Foundation and carried out recently at a junior high school (Hallonbergskolan) in a Stockholm suburb. 260 students took part in the 3-day seminar. There was no mistaking their enthusiasm. According to Mrs. Agneta Lagerman, an official of the school, the seminar definitely improved the atmosphere at the school as well as the ability of students to write reports, do their

homework, be creative and take notes (*mind maps*). Participants also say they enjoy school much more now.

Foundation support for project in developing country

The Sven and Dagmar Salén Foundation has long emphasized the importance of innovation to the process of development in poorer countries. One concrete example is a grant for four prizes which the Association of Swedish Inventors will be awarding on the occasion of its 100th anniversary celebrations in 1986. Inventions dealing with small-scale energy and industrial processes and innovations in forestry and water technology were designated as target areas as early as 1976 in an effort to encourage creative talent in these fields.

Another relevant project for developing countries was supported in 1983 when the Microbiological Resources Center at *Karolinska Institutet*,

Stockholm, was awarded a grant for the planning of an experiment in communications technology. The idea was to hold a computer conference on the recycling of forestry and agricultural waste products (*ligno-cellulose*).

This was not a conference in the conventional sense but an activity which actually lasted from May to December. During this period of time, scientists and technicians all over the world exchanged information via an increasingly concentrated network of data communications. About 600 messages were exchanged, 300 of which during a dispersed workshop period the final four days by working parties in Ottawa, Washington, Manchester, Frankfurt, Stockholm, Moscow, Manila, Bangkok and Tokyo.

The project was jointly carried out by a Scandinavian planning group, supported by the Sven and Dagmar Salén Foundation, and a Canadian group supported by the IDRC (a Canadian organization for research on subjects involving developing countries.) These groups organized things in their respective regions. The ability of scientists in the U.S. to communicate with their colleagues in the Soviet network.



Kyl

Kylmarknaden visar inga större tecken till förbättring även om en viss förstärkning har ägt rum under den senaste tiden. Tyvärr måste vi räkna med att "høgsåsongen" detta år kommer att bli betydligt svagare än tidigare år. Leveranser av nybyggen fortsätter i stor skala från japanska varv, vilket resulterar i att Pacific-marknaden blir svag under våren.

Skrotningstakten har ökat och under 1983 skrotades cirka 30 fartyg på tillsammans cirka 8,5 milj kubikfot. Under detta år bör avskrotningen också bli relativt hög men dock ej tillräcklig för att nå balans.

Fortfarande är cirka 50 äldre kylfartyg upplagda och en större del av dessa fartyg förväntas stanna i upplag under våren.

SRS har haft full sysselsättning under januari månad och sysselsättningsläget kommer att vara bra de närmaste månaderna.

De två första nybyggnaderna av SPRING-serien är nu levererade och under februari/mars beräknas resterande fartyg i denna serie att tagas i drift.

Torrlast

Det nya året har ännu så länge inte inneburit några större förändringar.

De stora bulkbåtarna erfor en något svagare marknad i Pacific, medan Atlant-raterna stigit p g a ökade malmtransporter.

bättre betalt i Pacific än i Atlanten. Spannmål U.S.Gulf till Japan betalas i dag ca USD 15.00.

Handy-size-raterna har gått stadigt nedåt den senaste månaden och har nått bottennivåer i Atlanten. Vi hoppas dock på en förbättring då veteskeppningarna från Australien kommer igång i vår. Lakesåsongens början bör också ha en positiv inverkan.

Tank

Det kalla vädret i USA har satt sin prägel på tankmarknaden i januari. Flera raffinaderier i USA har måst stänga på grund av den stränga kylan. Till följd av ökad konsumtion av eldningsolja har produktlagren minskat kraftigt – till den nivå de hade förra sommaren. Men även importen av produkter ökade, vilket märktes tydligt på marknaden för produktfartyg, främst från Europa. 30 000 ton har betalats med WS 175–200 för en resa kontinenten till USA. Aktiviteten på Karib-marknaden har också ökat kraftigt och 50–100 000 tonnare fick frakter som motsvarade USD 10 000/dag i bidrag för resor till USA eller Europa.

Räoljetransporterna har ännu inte riktigt fått känna av frakttuppgången. Men då produktlagren så småningom måste fyllas på behöver raffinaderierna mer råolja, vilket bör påverka tankmarknaden senare i vinter. Vissa tendenser kan redan skönjas för det medelstora tonnaget i Västafrika, AG och Indonesien. I Västafrika har Nigeria beslutat öka sin oljeproduktion från 1,3 till

2 milj fat/dag, vilket kan möta opposition inom Opec, och landets ställning inom organisationen är därför ett frågetecken, eftersom priset på råolja är pressat. För VLCC/ULCC-tonnaget har marknaden varit tyst sänar som på en befartare, Norbec, som tagit ett 25-tal stora fartyg på totalt omkring 7 milj tdw. Norbec, som står Saudiarabien nära och bara handlar med saudisk olja, har spridit de infraktade fartygen över världen och använder dem även som lager. Anledningen till detta är oklar, men det talas både om strategiska skäl och tekniska, därför att en del oljekällor stängs på grund av underhållsarbeten.

250 000 ton betalas nu WS 21–22 och uppläggningarna ökar igen. Vid årsskiftet fanns det omkring 61 milj tdw tank- och kombinationstonnage upplagt, varav 46 milj tdw var fartyg större än 200 000 tdw. Skrotningarna för 1983 blev 25,3 milj tdw, varav 60 VLCC/ULCC.

Salén Energy

Under hösten förbättrades marknaden för borrhigar väsentligt i U.S. Gulf. Sysselsättningsgraden ökade från 57 procent i augusti till 80 procent i början av 1984. Raterna har stigit något även om de fortfarande ligger på en låg nivå.

Även den globala sysselsättningsgraden har förbättrats och ligger idag på 79 procent.

En ytterligare förbättring av marknaden väntas under 1984.

The freight market

Reefer

The reefer market is showing no signs of improvement, even if there has been a slight upturn recently. Unfortunately, we have to expect the peak season this year to be much poorer than in previous years. New reefers continue to emerge from Japanese shipyards in large numbers. This will result in a weak market in the Pacific during the spring.

The scrapping rate increased in 1983. About 30 reefers with a total capacity of about 8.5 m cubic feet were scrapped. Scrapping will continue into 1984 but is not likely to be of sufficient volume to produce a balance in the reefer market.

About 50 older reefers are still laid-up, and most of these ships are expected to remain laid-up during the spring.

SRS has had full employment in January. The employment position is likely to remain good for the next few months.

The first new ships in the spring series have now been delivered. The remaining ships in this series are due

to become operational in February/March.

Dry cargo

No major changes have occurred so far this year.

The Pacific market has been a little weak for large bulk carriers, but Atlantic rates have risen because of ore shipments.

Since the beginning of the year, Panmax ships have been able to command better freight rates in the Pacific than in the Atlantic. Rates for grain shipments from the U.S. Gulf of Mexico to Japan are now about USD 15.00.

Handy-size rates have fallen steadily the past month and reached their lowest levels in the Atlantic. However, we are hoping for an improvement when wheat shipments from Australia begin. The start of the Lake season should also have a beneficial effect.

Tanker

The cold weather in the U.S. had an impact on the tanker market in January. Several U.S. refineries had to shut down because of the severe cold. Increased consumption of gas oil sharply reduced inventories to the levels they had last summer. Product imports also increased. This was clearly

reflected in the market for product-carriers, mainly from Europe. 30,000 tons was paid WS 175–200 for a continent/U.S. voyage. Activity on the Carib market also increased considerably, and 50–100,000-tonners have received cargos yielding earnings of USD 10,000/day for voyages to the U.S. or Europe.

Crude oil shipments have not as yet been affected by the upturn in the freight market. But refineries will need more crude when product stocks have to be replenished. This should benefit the tanker market later this winter. Certain tendencies can already be discerned for medium-sized tonnage in West Africa, the Arabian Gulf and Indonesia. In West Africa, Nigeria has decided to increase its oil production from 1.3 to 2 million bbl/day. This increase may be opposed by OPEC. So the country's position in the organization is uncertain, since crude oil prices are already depressed. With the exception of one charterer, Norbec, which took about 25 VLCC/ULCC's totalling 7 million dwt, the market for VLCC/ULCC has been inactive. Norbec, which has close ties to Saudi Arabia and only trades in Saudi oil, has spread the chartered ships all over the

Cont. on page 19

Forts. från sid. 17

Stiftelsen stöder u-landsprojekt

Sedan länge har Sven och Dagmar Saléns Stiftelse ägnat innovationernas betydelse för utvecklingsprocessen i fattiga länder sitt intresse. Ett exempel utgör ett anslag till fyra stora priser som Svenska Uppfinnarföreningen skall dela ut i samband med sitt 100-årsjubileum år 1986. För att stimulera kreativa begåvningar tillkännagavs målområdena (uppfinningar rörande småskaliga energi- och industriprocesser respektive skogliga och vattenteknologiska innovationer) redan 1976.

Ett annat u-landsrelevant område stöddes 1983, då det Mikrobiologiska Resurscentret vid Karolinska Institutet fick möjlighet att planera ett kommunikationstekniskt experiment. Det gällde här att hålla en "datorstödd konferens" rörande förädling av skogs- och jordbruksavfall (s.k. lignocellulosa).

Detta var inte en konferens i gängse mening utan en aktivitet som sträckte sig från maj till december. Forskare och tekniker över hela världen utbytte under denna tid sina erfarenheter via det allt finmaskigare nätet av datorförbindelser. Ca 600 meddelanden utbyttes varav 300 under en fyra dagars avslutande "decentraliserad konferens" mellan arbetsgrupper i Ottawa, Washington, Manchester, Frankfurt, Stockholm, Moskva, Manila, Bangkok och Tokyo.

Projektet genomfördes i samverkan mellan en skandinavisk planeringsgrupp, stödd av Sven och Dagmar Saléns Stiftelse, och en kanadensisk stödd av IDRC (det statliga u-landsforskningsorganet i Kanada). Dessa organiserade upp sina respektive regioner och man kan lätt förstå den sensation som det skapade exempelvis i USA, då specialisterna fann sig direkt kunna kommunicera med sina kolleger i det ryska nätverket.

The freight market cont.

world and is using them for stockpiling. The reason for this practice is unclear, but strategic and technical objectives have been cited, since some oil wells are being closed for maintenance.

250,000 tons is now being paid WS 21-22, and ships are being laid up again. At the beginning of the year, about 61 million dwt of tanker and combination tonnage were laid up, 46 million dwt of which comprising vessels larger than 200,000 dwt. 25.3 million dwt, including 60 VLCC/ULCC, were scrapped in 1983.

Salén Energy

The market for drilling rigs improved considerably in the U.S. Gulf of Mexico during the autumn. Employment rose from 57 percent in August to 80 percent at the beginning of 1984. Rates did rise somewhat, although they remain on a low level.

Global employment has improved and now amounts to 79 percent.

A further improvement in the market is anticipated in 1984.

Att vara nybyggnadskontrollant ... forts. från sid. 9

vinst och mycket dålig utdelning i fritid, säger Harry Höglom.

Olika i olika länder

Naturligtvis är det svårt att uttala sig generellt om hur det är att arbeta som kontrollant. Förhållandena varierar från land till land. Thomas Milchert får som projektledare uppleva skillnaderna mellan Japan och Sydkorea samt kontrasten mellan det mindre varvet KSEC (Korean Shipbuilding & Engineering Corp.) och världens största varv Hyundai – båda i Sydkorea.

– Sydkorea är mindre utvecklat och blir på så sätt mer exotiskt i våra ögon, säger Thomas Milchert. Ibland finns det inget vatten. Samhället har en sämre infrastruktur, vilket medför att varven inte har samma tillgång till material och service. Mentalt är också japaner och sydkoreaner olika, vilket kräver en viss anpassning och insikt från vår sida. Sydkoreaner är t.ex. mindre rädda för att säga vad de tycker.

– KSEC är ett litet varv i en stor stad, där det är lätt att nå fram med sina synpunkter, tycker Thomas Milchert. Medan det kan vara svårare att nå beslutsfattaren på ett storvarv som Hyundai, som har en särskild avdelning för kontakten med rederierna. Där finns å andra sidan större tekniska resurser. Och sedan lång tid tillbaka finns mycket goda kommersiella relationer mellan Saléns och Hyundai.



Harry Höglom tests the grating levels.

En tidning har liksom batar lång produktions-tid. Först vid skrivbordet, sedan i teknisk produktion. När du läser det här är flera av Spring-båtarna redan ute på haven och en del av kontrollanterna har kanske återvänt till Salén-huset och till sina familjer. Toffel eller ej ...

25th anniversary in Moscow



At the beginning of December 1983, a delegation from all the various companies in the Salén Group visited Moscow to celebrate the 25th anniversary of collaboration between Sovfracht and Salén.

The Salén multivision show was presented to invited guests from Sovfracht and the Soviet Ministry of Transportation during a reception/lunch at the Swedish Embassy.

An anniversary dinner was hosted by Sven H. Salén. The President of Sovfracht expressed his wishes for another 25 years of fruitful cooperation.

From left to right: Björn Byrfors, SDC President, Mr. Maslow, Sovfracht's President, Sven H. Salén, Chairman of Saléninvest, Mr. Smirnoff, a Sovfracht Vice-President, Jan Lundberg, President of Salén & Wicander, and Mr. Polyakov, a Sovfracht Vice-President.

Siwertell satsar på självlossare

Siwertell i Bjuv har bildat en ny division för konstruktion och marknadsföring av system och utrustningar till självlossande fartyg av alla slag, inklusive cement- och kolfartyg.

Tack vare en ny och patenterad konstruktion kommer installationsarbetet att för- enklats. Samma utrustning kommer att kunna användas för olika bulklaster. Utrustningen lämpar sig för såväl ny- som ombyggnadsprojekt.

Den nya självlossningsdivisionen blir placerad i Bålsta. Till divisionschef har utsetts Jan Wetterström, som i flera år varit verksam inom marknadsföring av självlossningsutrustning.

Divisionens adress är: Siwertell, Self-Unloading Division, Draggrännan, 198 00 Bålsta. Telefon: 0171-540 15. Telex: 40594 siw sud.

Siwertell division for self-unloaders

Siwertell in Bjuv has started a new division for the design and sale of systems and equipment for all kinds of self-unloading ships, incl. cement and coal carriers.

Thanks to a new, patented design, installation will be greatly simplified. It will be possible to use the same equipment for different kinds of bulk cargo. The equipment is suitable for both new and rebuilding projects.

The new self-unloader division will be located in Bålsta. Jan Wetterström, previously involved in the marketing of self-unloaders for a number of years, will head the division.

The division's address is: Siwertell, Self-Unloading Division, Draggrännan, S-198 00 Bålsta, Sweden. Telephone: 0171-540 15. Telex: 40594 siw sud.

Saléns ungdomligaste ...

Forts. från sid. 11

människor delar med honom. Därför leder han inte bara motionsgymnastik, utan han försöker aktivt motivera människor att förändra sin livsstil på ett positivt sätt.

– Vi menar att man inte ska moralisera och bara försöka få folk att tvärt sluta med dåliga vanor. I stället vill vi tillföra nya bättre, men inte tråkiga, saker. Visst är det bra att sluta röka, men det är inte målet. Målet är att ändra livsstil.

Så har då faktiskt Valter Axelsson – en av de ungdomligaste pensionärer Salén-Nytt stött på – planerat också nästa steg. När han inte längre orkar leda motionsgymnastiken, så kan han i alla fall sitta på en stol och lotsa andra in mot ett sundare liv. Fortsätta att vara biktfar – som han själv uttrycker det.



Petroflota in Stockholm

The President of the Mexican shipping company, Petroflota S.A., Lic. Morelos J. Canseco, visited Salén Tanker in December 1983. In the photograph he is shown together with the President of Salén Tanker, Clarence Dybeck (right).

Petroflota and Salén have collaborated closely and extensively since the beginning of 1981. Two Salén tankers are currently on time charter to Petroflota.

"Lindblad Explorer" in Newport



Russ Hanlin, President of Sunkist



Samuel Gordon, President of Del Monte Fresh Fruit



Peppe Arboleda, Mats Ruhne, Kerstin Salén, Rodrigo Arboleda, President Turbana, Cecilia Arboleda and Helana Burgos, Turbana.

During the final stages of the exciting races for the America's Cup, the *Lindblad Explorer* was at the disposal of various Group companies for entertaining major clients. Salén Reefer Services was host on board to some of its American friends. Many useful discussions were held on board. The weather was exceptionally good, and

Australia II became the ship to challenge the American 12-meter yacht *Liberty* for the America's Cup. The clients appeared to enjoy their stay aboard which proved to be a very fruitful way of conducting business. The crew of the *Lindblad Explorer* did an excellent job in providing fantastic food in attractive surroundings.

Intresset stort för oljeprospekteringsbolaget Largus

Largus Exploration AB, stiftat av Salén Energy AB och Salénia, har rönt stort intresse. Andelarna är fulltecknade och därmed har bolaget fått ett 90-tal aktieägare.

Prospekteringsverksamhet tar betydande riskkapital i anspråk, men har samtidigt en stor potential om verksamheten bedrivs långsiktigt.

För att tillgodose behovet av långsiktig kapitalförsörjning har Winston Håkansson & Co. Fondkommission AB fått i uppdrag att vända sig till vissa svenska investerare med erbjudande att teckna aktier i ett för ändamålet särskilt bildat bolag – Largus Exploration AB med ett eget kapital om 60 miljoner kronor.

Erbjudandet har resulterat i att samtliga aktier tecknats. Härigenom har i praktiken för första gången en investering i oljeprospekteringsrättigheter genomförts på den svenska kapitalmarknaden genom sk privat placering.

Salén Energy majoritetsägare i Microdrill

Salén Energy AB och TGB Conny Strindberg AB har köpt samtliga Svenska Varvs aktier i Microdrill AB motsvarande 30 procent av aktierna. Microdrill ägs nu till 55 procent av Salén Energy AB och till 45 procent av TGB Conny Strindberg AB.

Microdrill AB hyr ut landbörningsriggar till oljebolagen för att borra efter olja och gas och befinner sig för närvarande i ett intensivt utvecklingsskede.

För Salén Energy AB, som också har borrhigar som arbetar till havs i USA och Brasilien innebär denna affär en ytterligare satsning och diversifiering inom oljebörningsbranschen.

För TGB Conny Strindberg ABs del innebär affären ett utökat engagemang inom börning efter olja och gas med en teknik som företaget har utvecklat.

Fartygsförvärv

Salénia har förvärvat ro/ro-fartyget Milora, byggt 1979, från konkursboet för Partrederiet för Milora, managerat av Yngvar Hvistendahl, Skipsrederi, Tønsberg, Norge. Fartyget, som är på 9 610 dwt, har som Salén-fartyg fått namnet Scandic Wasa och seglar under svensk flagg. Scandic Wasa har bare boat-chartrats till Salén Dry Cargo AB. Korrespondensredare med ansvar för driften är Rederi AB Hornet, Stockholm.

Fartygsförsäljning

Cementtransportfartyget Nordanvik av Stockholm, om 3 325 dwt byggt i Stockholm 1960, har av Salén och Erik Thun AB, Lidköping, sålts till Circle Shipping Ltd., Edinburgh, Skottland.



Torsten Frisk

Bland tecknarna återfinns främst institutionella placerare som försäkringsbolag, aktiefonder och investmentbolag, men även privatpersoner är representerade.

Saléns anställda har kunnat teckna aktier genom ett särskilt bolag Salargus, som äger 5 procent av aktierna i Largus.

Sven H Salén blir ordförande i Largus Exploration AB. Övriga ledamöter i styrelsen är Henric Ankarcrona, Salén Energy; Lennart Bäveryd, Salén Energy; Sven Benestam, Fondspar/Fondinvest; Lars-Henrik Tisell, Advokatförmän Tisell; Per Thunander, Investment AB Beijer; och Allan Wrebo, AB Hälsingekraft. Bolagets verkställande direktör blir **Torsten Frisk**, tidigare Salén & Wicander.

Borrstart i Filippinerna

Den 16 januari började borrhartyget Danwood Ice borra ett nytt hål – Sampaguita 3A på Reed Bank utanför Filippinerna. Borrhålet planeras bli åtminstone 3 000 m djupt och om allt går väl tar det ungefär en månad att komma ned till detta djup. Vad som händer sedan blir beroende av resultatet.

Drilling start in the Philippines

On January 16th, the drillship *Danwood Ice* began drilling a new well, Sampaguita 3A, in the Reed Bank off the Philippines. The well will ultimately reach a depth of 3,000 m. If everything goes according to plan, this depth should be reached after about a month of drilling. What happens after this will depend on the drilling results.

New ship acquired

Salénia AB has acquired the ro/ro ship *Milora*, built in 1979. The vessel was managed by Yngvar Hvistendahl, Skipsrederi, Tønsberg, Norway. The Salén name for this 9,610 dwt vessel, which will sail under the Swedish flag, is *Scandic Wasa*. *Scandic Wasa* is on bare-boat charter to Salén Dry Cargo AB. Rederi AB Hornet, Stockholm, will be responsible for ship management.

Ship sold

The 3,325 dwt cement carrier, *Nordanvik* of Stockholm, built in Stockholm in 1960, has been sold by Salén and Erik Thun AB, Lidköping, to Circle Shipping Ltd., Edinburgh, Scotland.

Widespread interest in Largus oil-exploration company

Largus Exploration AB, founded by Salén Energy AB and Salénia, has attracted widespread interest. All the shares have been fully subscribed, and the company now has about 90 shareholders.

Oil exploration demands a large amount of venture capital but can be very profitable if conducted on a long-range basis.

In order to satisfy long-range capital requirements, Winston Håkansson & Co. Fondkommission AB was given the task of offering selected Swedish investors an opportunity to acquire shares in Largus Exploration AB whose shareholder's equity was SEK 60 m.

All the shares were quickly snapped up. This was the first time oil exploration rights have ever been offered on the Swedish capital market by means of private investments.

Salén employees were offered an opportunity to buy shares through a special company, Salargus, which owns 5 percent of the stock in Largus.

Sven H. Salén is the chairman of the board of Largus Exploration AB. **Torsten Frisk**, previously with Salén & Wicander, has been appointed President of the company.

Salén Energy majority shareholder in Microdrill

Salén Energy AB and TGB Conny Strindberg AB have acquired all of Svenska Varv's shares in Microdrill AB, i.e. a block equal to 30 percent of the company's share capital. Salén Energy AB now has a 55 percent interest in Microdrill and TGB Conny Strindberg AB has 45 percent.

Microdrill AB leases onshore drilling rigs to oil companies and is currently in an expansive phase of development.

For Salén Energy AB, which has offshore drilling operations in the U.S. and Brazil, this acquisition marks another step in the company's bid to strengthen and diversify its position in the oil exploration business.

For TGB Conny Strindberg AB, the acquisition represents an expansion of its oil and gas exploration using a technique developed by the company.

Malayan Queen – brand i maskin



The Malayan Queen being towed into Salina Cruz. The picture was taken from the Snow Crystal.

Tisdagen den 13 december kl 13.35 utbryter brand i Malayan Queens maskinrum med "blackout" som följd. Fartyget är på lastresa Balboa-Mazatlan och befinner sig på position N13-48 W94-55 – ca 175 nm sydväst om Salina Cruz på Mexicos östra kust.

Då brandalarmet går stängs omedelbart maskinrummets alla dörrar, ventiler och ventilationsluckor för att förhindra ytterligare tillflöde av syre. Besättningen samlas vid sina förutgivna brandstationer. Slangar läggs ut och andningsapparater samt CO₂ görs klara för användning. Sex besättningsmän rapporteras vara instängda i maskinrummet och omedelbara försök att undsätta de nödställda görs via gångse nedgångar samt propellertunneln. Extrem hetta samt tjock svart rök gör att räddningsaktionen misslyckas.

Samtliga luftpassager tillsluts noga och kl 14.22 sänder fartyget ut SOS och "Mayday" över telegrafi och radio. Genom högtalare hålls kontakt med maskinrummets kontrollrum där de instängda besättningsmännen befinner sig.

Kl 15.20 bryts kontakten med kontrollrummet. Flera försök görs att nå de instängda och kl 17.05 är man bara en meter från kontrollrummet. Hetta och tjock rök förhindrar dock ytterligare framträngning. (Rökdykarna kan inte upptäcka någon av de nödställda och då varningssignalen hörs från luftflaskorna beordras reträtt.)

Kl 19.00 håller befälhavaren skeppsråd med C/O, 2/O, C/E, 2/E, R/E och man diskuterar nödvändigheten att fylla maskinrummet med CO₂. Man beslutar att vänta ytterligare någon tid samt göra ett sista försök med rökdykare.

Kl 19.35 lyckas man nå fram till kontrollrummet alldeles intill manöverbordet men man kan inte upptäcka någon av de nödställda på grund av tjock rök. Extrem hetta samt det faktum att luften börjar ta slut i flaskorna gör att aktionen måste avbrytas.

Kl 20.05 samlar befälhavaren åter till skeppsråd och man beslutar att fylla maskinrummet med CO₂ vilket påbörjas kl 20.50. Under hela tiden har en hjälpmotor varit igång och inte kunnat stängas trots

att snabbavstängningen har använts. Man börjar fylla tank nr 26 med sjövattnen för att på så vis få stopp på hjälpmotorn.

Kl 21.20 stannar hjälpmotorn. Samtidigt har tankfartyget Tolouw drejat bi i närheten och assisterar nu med att kontakta Salina Cruz kustbevakning. Någon bekräftelse från Mexico erhålls ej.

Den 14 december kl 01.00 anländer lastfartyget American Astronaut och ligger bi 3 miles ifrån för att assistera.

Kl 07.08 firas stb livbåt och går över till tankfartyget Exxon Washington – som anlät till platsen – för att ta emot uppsättning andningsapparater samt reservluftflaskor.

Kl 07.20 övertar Exxon Washington rollen som "standing-by vessel" och American Astronaut fortsätter sin resa.

Kl 14.20 anländer Snow Crystal som från Stockholm beordrats att deviera från sin lastresa till Long Beach. Exxon Washington fortsätter sin avbrutna resa. Snow Crystals besättning gör klart för bogsering.

Kl 16.00 anländer mexikanska patrullbåten G-05 som tar ombord 4:e maskinist Gregorio Angaray samt motorman Arthur Cocdero för att föra dem till sjukhus i Salina Cruz för behandling av de brännskador de ådragit sig.

Vädret, som var mycket gott, möjliggör för Snow Crystal att sjösätta BB livbåt som sedan går i skytteltrafik mellan fartygen med förnödenheter. Befälhavaren Snow Crystal gör upp en kopplingsplan och översänder denna tillsammans med en hjälpgrupp om fyra man till Malayan Queen.

Snow Crystal manövrerar närmare Malayan Queen och man lyckas få över en kastända vilken sticks på en tross och med denna hivas Malayan Queens assurswire hem till Snow Crystal. Assurswiren hade tidigare schacklats på Malayan Queen SB kätting. Från båda fartygen sticks nu linorna ut i sjön och Snow Crystal börjar gå sakta fram för att dra ut Malayan Queens kätting till lämplig längd. Man bedömer att 60 famnar kätting är en lämplig längd för bogsering.

Kommunikationen mellan fartygen går

utmärkt under hela operationen, dels via VHF och dels på "Motorola" kommunikationsapparat. Vid ett tillfälle används raketlinkastare för att överföra några viktiga kilremmar till Malayan Queens nödgenerator.

Kl 19.40 är bogserlinan kopplad och bogseringen mot Salina Cruz påbörjas. Vädret är fortfarande mycket gott men stormvarning har utfärdats. Snow Crystal ökar farten så mycket man vågar för att hinna före stormen och farten är 3,5–4 knop.

Stormen uteblir – det lugna vädret fortsätter – och kl 08.45 den 15 december anländer man Salina Cruz. Lots och bogserbåtar möter upp vid hamninloppet. Då Malayan Queen är oförmögen att använda sina spel skärs ankarkättingen av samt dumpas i sjön. Platsen utmärks med boj. Snow Crystal tar hem så mycket som möjligt av sin wire, skär sedan av på samma vis samt återupptar sin resa till Long Beach. Kl 13.22 ligger så Malayan Queen till kaj i Salina Cruz.

Agenten, SRSs superintendent, hamnmyndigheten, P&I surveyors och brandexperter kommer ombord. Brandbåt förtöjer så kl 16.30 på styrbordssidan och 17.55 antrar tre brandexperter maskinrummet. Kl 18.10 deklarerar att elden är släckt samt "engineroom safe". Alla ventilationer och dörrar öppnas upp och maskinrummet lämnas för ventilation under natten.

Kl 16.00 17 december finner man de sex inestängda besättningsmännen, som alla är döda.

Söndagen 18 december kl 07.20 förtöjer Pacific Reefer – som ingår i SRSs kylflotta – längs sidan av Malayan Queen för omlastning av Malayan Queens last av frusen fisk vilken togs ombord i Las Palmas för destination Japan.

Från den stund det stod klart att möjligheten fanns att bogsera Malayan Queen till Salina Cruz och där om möjligt rädda lasten genom omlastning till annat fartyg har teknisk personal febrilt arbetat på att få fram all den utrustning som behövs för att få igång Malayan Queens lastkranar samt

Forts. nästa sida



B Å Weckström



A Dela Vega



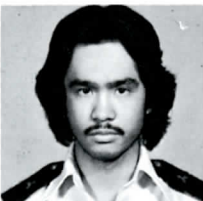
J M Puey



F Carrera



V Bermejo



O Foronda

Trots upprepade och modiga räddningsförsök av besättning-
en på *Malayan Queen* lyckades man inte undsätta de nödstäl-
lda i kontrollrummet. Olyckan resulterade i den tragiska förlus-
ten av sex människoliv.

Det är med djupt beklagande, som jag har den smärtsamma
plikten meddela att följande sex besättningsmän på *Malayan*
Queen omkommit:

Elingenjör **Bo Åke Weckström**, Stockholm; samt de filip-
panska medborgarna 3:e maskinist **Aniano Dela Vega**, 2:e
kylmaskinist **Jose Maria Puey**, motorman **Florencio Carre-
ra**, motorman **Vicente Bermejo** och motorman **Oliver**
Foronda.

De var alla uppskattade medlemmar av en besättning, som
var känd för att göra ett utomordenligt arbete och skapa god
stämning omkring sig.

VD Salén Reefer Services

"Malayan Queen" – fire in the engine room

On December 13, 1983, a fire broke out in the engine room of
Salén's Filipino reefer, the *Malayan Queen*. She was then
about 175 nautical miles off Salina Cruz on the Mexican east
coast. Her sister ship, the *Snow Crystal*, towed her into Salina
Cruz.

When rescue workers finally succeeded in entering the
engine room, their worst fears proved to be warranted. Six
crewmen trapped there had perished.

Two Filipino seamen were slightly injured in the fire.

The *Malayan Queen's* cargo, 4,000 tons of fish, was not
damaged by the fire and could be transferred to the Salén
ship *Pacific Reefer*.

Despite repeated and courageous action by the crew of the
Malayan Queen, all attempts to rescue the men trapped in the
engine control room failed. The accident resulted in the tragic
loss of six lives.

It is my sad duty to inform you that the following six crew-
men of the *Malayan Queen* were lost:

The electrical engineer **Bo Åke Weckström**, Stockholm,
and the following Filipino citizens: Third Engineer **Aniano**
Dela Vega, Second Reefer Engineer **Jose Maria Puey**,
Motorman **Florencio Carrera**, Motorman **Vicente Bermejo**
and Motorman **Oliver Foronda**.

They were all popular members of a crew renown for its
outstanding work and dedication.

Mats Ruhne
President

Salén Reefer Services



The towline was first wrapped around the
poop house before being made fast to
several bollards.

arrangera stuveri etc. När så Pacific Ree-
fer förtöjt kan omlastningen sättas igång
så gott som omedelbart.

Representanten för lastmottagarna och
P&I är närvarande under hela omlastning-
en, vilken avslutas kl 06.05 den 27 de-
cember.

Pacific Reefer avgår Salina Cruz kl
07.30 27 december och ankommer Japan
den 17 januari – vilket är ca 12 dagar se-
nare än vad som beräknats för *Malayan*
Queens ursprungliga resa.

Efter att med *California Maru* – som in-
går i SRSs kylflotta – ha transporterat nöd-
vändig materiel från Long Beach till Salina
Cruz lämnar *Malayan Queen* så Salina
Cruz på morgonen den 4 januari under
bogsering med destination Long Beach
för reparation.

Man räknar med att *Malayan Queen* åter
kommer att segla omkring första veckan i
april.

Ulf Ekberg

1984 – A new and exciting year

Cont. from page 2

we have too often been guilty of pas-
sively sitting back and just waiting for
the market to improve. But there are
lots of things to do, lots of business to
land, even when the market is in poor
shape. And more and more of us are
beginning to realize this. An important
and gratifying development.

As you know the main business of
the Group is shipping and related
operations. Unfortunately, these opera-
tions have run at a loss for the past
decade. But the sale of ships and rigs
and financial transactions, such as the
sale of shares and real estate, have
turned a profit. Making money on
financial transactions is fine, but to
remain a successful company our day-
to-day operations also have to show a
profit. We simply have to improve the
picture here and avoid getting our-
selves into situations which lead to lay-
offs and doubts about the company's
future. I know we can do it!

Our Mind & Body courses represent
just one piece of the puzzle. The
courses have now started, and
thousands of Salén employees will ulti-
mately be taking one. I am convinced
that these courses will contribute to

enhanced creativity and an even
stronger team spirit. Both important to
the future of our company.

An example of a fresh approach is
the Largus oil exploration company,
founded at the initiative of Salén
Energy. Largus is the first company of
its kind ever started in Sweden. It has
attracted SEK 50 m in outside venture
capital. So Largus is already fully sub-
scribed. This is gratifying, since Largus
is in a high-risk business and, since
there are no plans to introduce it on the
Swedish Stock Exchange, at least not
initially. Many other interesting projects
are in the works, so exciting times are
by no means confined to the past. For-
tunately, we are in a position to guide
the destiny of our company and that is
the way we plan to keep things.

We do not anticipate any dramatic
short-term changes in the shipping
and rig markets. But I have a strong
feeling that the worst is over and that
improvements in the world economy
and a very high scrapping rate for ships
are likely to provide a significant boost
in our recovery efforts.

Gunnar Rosengren



L Hallman



T Sundberg

Vid årsskiftet återvände **Lasse Hallman** till Stockholm och SRS från Kearvaig Shipping Ltd., Seven Oaks, England. Han efterträds på VD-posten i Kearvaig Shipping av **Michael Childs**, VD för Intergulf Coldstorage i Sharjah, Förenade Arabemiraten.

Lasse Hallman kommer att ägna sig åt effektivitetshöjande åtgärder och kommer huvudsakligen att biträda VD Mats Ruhne.

Thomas Sundberg, som hittills varit knuten till Saléninvest som direktör med ansvar för speciella projekt övergick den 1 januari 1984 till Salén Energy som direktör med ansvar för handelsrörelsen.

Bahrke lämnar styrelsen

I och med styrelsesammanträdet den 14 december 1983 lämnade **Sigvard Bahrke** Saléninvests styrelse för att tillträda som Project Director för Vinh Phu Pulp and Paper Mill Project (Bai Bang, Vietnam). Sigvard Bahrke blir samtidigt VD för Scanmanagement – ett konsortium bestående av Södra Skogsägarna, Celpapp, AF Energikonsult och Jaakko Pöyry Ingenjörbyrå AB bildat för att på SIDA:s uppdrag vara projektledare för Vietnam-projektet.

Sigvard Bahrke har tillhört Saléninvests styrelse sedan 1976.

Dödsfall Deceased



R A Reay



W H J Chippendale

Captain **Robert A. Reay** passed away on 24th January 1984 after a brief period of illness at his home in Durham City, England. Captain Reay served the Company for over 10 years on both reefer ships and bulk carriers (including *Snow Ball* and *Pacific Wasa*); his last Command being *Safina Najd*. He reached the age of 48.

Captain **William H. J. Chippendale** passed away on 29th January 1984 after a brief period of illness in hospital at Nassau, Bahamas, where he was landed sick from *Safina Riyadh* on 21st January 1984. Captain Chippendale served the Company for almost 10 years on both reefer ships and bulk carriers, including *British Wasa* and *Irish Wasa*. He reached the age of 44.

Thomas Sundberg, hitherto a director of Saléninvest and responsible for special projects, joined Salén Energy on January 1, 1984, as a director in charge of trading operations.

On January 1, 1984, **Lasse Hallman** returned to Stockholm and SRS from Kearvaig Shipping Ltd., Seven Oaks, England. He is being succeeded as President of Kearvaig Shipping by **Michael Childs**, President of Intergulf Coldstorage in Sharjah, United Arab Emirate.

Lasse Hallman will be concentrating on improving company efficiency, in which capacity he will assist the President of SRS, Mats Ruhne.



P Davis

Peggy Davis, Office Supervisor for Salén Offshore Company was installed as President of the Desk & Derrick Club of Spring Branch-Memorial in ceremonies at the Grand Hotel, Houston, on December 7, 1983.

The Association of Desk and Derrick Clubs is an organization of thousands of women actively involved in the petroleum, natural gas or allied industries throughout the United States and Canada, whose motto is "Greater knowledge—Greater service". The ADDC is divided into eight regions.



R Book

Rune Book, sjöpersonalavdelningen, avled i november efter en kort tids sjukdom. Han var född 1920 och kom till Saléns som telegrafist på tankrederiet 1972. 1977 gick han i land och började sin tjänstgöring på sjöpersonalavdelningen.



Å Schultz



K-E Bergvall

Sjökapten **Åke Schultz** avled den 21 dec 1983 i en ålder av 72 år. Han tjänstgjorde i Transoil till 1966. Därefter tjänstgjorde han i Salénrederierna tankfartyg såsom befälhavare till pensioneringen 1975. Hans sista fartyg var m/t Sven Salén.

Kylmaskinist **Karl-Erik Bergvall** avled den 26 dec 1983 i en ålder av 57 år. Han anställdes i Salénrederierna 1981. Hans sista fartyg var m/s Winter Sun.

Nytt Salén-bolag Salcom AB

Vid årsskiftet bildades ett nytt bolag inom koncernen – Salcom AB.

Det är ett helägt dotterbolag till Saléninvest AB och består av verksamhet och personal inom Administrativ utveckling, ADB och centrala telexavdelningen.

Bolaget ska "bedriva konsultverksamhet inom området informationsbehandling och databearbetning samt försäljning av dataprogram och datatjänster". Avsikten är att den externa försäljningen ska leda till att de interna kunderna ska få bättre produkter och lägre utvecklings- och driftkostnader. Meningen är också att Salcom ska bli ett komplement till rederierna på den internationella shippingmarknaden.

VD i bolaget är **Ralf Jersby**. Styrelsen består av Ove Forsell (personalrepresentant), Jan-Erik Jansson (Salénia), Ralf Jersby (VD), Per Linderfeldt (SDC), Peter Norlindh (SRS) samt Lars-Ove Åkesson (Saléninvest, ordförande).



Å Nordström

Nyanställd i företaget är **Åke Nordström**, som kommer att fungera som teknisk- och systemsamordnare. Han kommer också att ingå i Salcoms ledningsgrupp. Åke Nordström har tidigare haft egen konsultfirma och han har under det senaste året arbetat som konsult för Saléns.

I januari slöt Salcom AB/ADB Utveckling AB ett avtal med A/S Saga Petroleum, Norge, om köp av leverantörsreskontra-systemet *Linus*.

New Salén company Salcom AB

A new Group company, Salcom AB, was founded at the start of the year.

It is a wholly-owned subsidiary of Saléninvest AB. It consists of the business and staff of Administrative Development, EDP and the Central Telex departments.

The company will offer "consultancy services" in the information and data processing fields and sell software and EDP services. The idea is for external sales to stimulate the development of better products and contribute to lower development and operating costs for internal services. Salcom is also to serve as a complement to the shipping companies in the international shipping market.

The company's President is **Ralf Jersby**.

In January, Salcom AB/ADB Utveckling AB signed a contract with Saga Petroleum, Norway, for the *Linus* accounts payable system.



Julkalas med pressen är tradition på Saléns. Den här gången hölls traditionen vid liv i koncernchefens hem på söders höjder den 12 december 1983. Eftersom tiderna är onda för sjöfarten tänkte vi att de alerta gästerna kanske kunde bidra med fräscha vinstgenererande idéer och därför lät vi dem under en festlig halvtimme byta roller med företagsledningen.

Ett salénintryck var väl att den nya "ledningen" starkt hade färgats av den sittande. Sålunda hade tankchefen Mats Hallgren ständigt svaret "Vi väntar" till hands. Koncernchefen Roland Svensson var fixerad vid avknoppningar. Sven-Ivan Sundquist,

styrelsens ordförande, hade dock alldeles egna otryckbara råd att förmedla. Kylchefen Torbjörn Wileen tyckte förstås att det räckte med att kyl var störst och bäst. Finanschefen Henric Borgström gömde sig bakom flaggan och hade svårt att skryta med Saléns finanser. Och informationschefen Marja Lång (ej med på bilden) höll med. "Just det".

Saléndirektörerna Björn Byrfors, Mats Ruhne och Clarence Dybeck har hjärtligt roligt.



Gösta Bohman på Saléns journalistträff



Till traditionen hör också en tävling i ekonomiskt prognostiserande. Bäst tumme med kristallkulan 1982 hade Robert Skole, Sweden Business Report. Med briljanta kängor till prognosmakare över huvud taget och ekonomiska i synnerhet skänkte han sitt pris till kvällens talare Gösta Bohman.



När Gösta Boman väl fått klart för sig att han för en tid skulle kunna byta ut sin gamla motorbåt mot en betydligt imposantare farkost, ser han riktigt glad ut.

Some good advice in forecasting by Robert Skole:

"First you must realize that forecasting is very difficult especially if it's about the future."

"Second, you should always remember that when you give a forecast, offer a number, and offer a date, but never offer both."

"Everyone always turns to economists for forecasts. But you should realize that if all economists were laid end-to-end, they still would not reach a conclusion. And if you think that forecasters always stick to the same general line, it is because the 'herd instinct' among economic forecasters make sheep look like independent thinkers."

But he also says ...

"Keep in mind the fact that if you ask five economists something, you will get five different explanations."

"You'll get six if one of them went to the Stockholm School of Economics."



Argonautchefen Mats Jonsson och koncernchefen Gunnar Rosengren inrättade i stjärngosseleden. Där fann sig också generaldirektören Kaj Janerus till rätta, även om han inte lyckats med stukningen.



STUGOR SOMMAREN 1984

1. Jag önskar stugan på/i. vecka
 2. Jag önskar stugan på/i. vecka
 3. Jag önskar stugan på/i. vecka
 4. Jag önskar stugan på/i. vecka
 5. Jag önskar stugan på/i. vecka
- Om Malma önskas, ange också antal sängplatser
- Är anställd på sedan
- (avd./rederi)
- Är pensionär
- Namn:
- Adress:
- Postadress:
- Telefon:

**Anmälan skall var inkommen senast 1 april 1984.
Sändes till: Saléninvest AB:s Personalstiftelse
S-106 09 STOCKHOLM**

Till sommaren 1984 erbjuder personalstiftelsen sjöanställd och landanställd personal samt pensionärer med minst fem års anställningstid följande stugor.

Plats	Antal pers	Tid
Malma, Stockholms skärgård, 5 stugor	4-8	hela året
Tällberg, Dalarna	6	hela året
Tandådalen, lägenhet 3 r.o.k.	8	hela året
Flatön, Bohuslän	7	maj-okt
Ven, Öresund	5	maj-okt

Priser	Högsäsong (=skolans som. lov 9/6-18/8 v. 24-33)	Lågsäsong =övr. tid
Flatön	600	450
Ven	600	450
Tällberg	500	375
Tandådalen	400	300

Malma		
Sjövillan	500	375
Ekbacken	400	300
Gullvivan	400	300
Blåklinten	400	300
Vitsippan	400	300

Samtliga stugor är utrustade för självhushåll och hyrs från lördag till lördag. Prioriteringsregler: Personer med kortare anställningstid än två år står efter övriga. Likaså de som blivit tilldelade stuga/båt vid fördelningen sommaren 83. Pensionärer står vid val av tidpunkt tillbaka för aktiv personal. Kvarstår flera sökande för samma vecka sker lottdragning.



BÅTAR SOMMAREN 1984

1. Jag önskar låna segel-/motorbåt under vecka.
 2. Jag önskar låna segel-/motorbåt under vecka.
- Uthyrningsperioden sträcker sig från lördag kl. 09.00 till fredag kl. 18.00.
- Kompetensbevis bifogas/insänt tidigare/finns på sjöpersavd.
- Är anställd på sedan
- (avd./rederi)
- Är pensionär
- Namn:
- Adress:
- Postadress:
- Telefon:

**Anmälan skall vara inkommen senast 1 april 1984.
Sändes till: Saléninvest AB:s Personalstiftelse
S-106 09 STOCKHOLM**

Inför den strålände skärgårdssommaren 1984 finns en Maxi 77 modell 80 samt två nya Maxi Magic, med inombordsmotor, komplett segelgarderob och övrig utrustning samt en familjevänlig motorbåt, Saga 27, med komplett utrustning fr o m mitten av maj.

Hemmamamn för båtarna är Malma. Båtarna disponeras från lördag kl. 12.00 till fredag kl. 18.00.

Kostnad:

800/vecka under v 24-33
600/vecka under v 22, 23, 34, 35
250/vecka under övrig tid

Frågor besvaras av Björn Sjöberg
tel. 08-787 10 92.



– I Sverige arbetar Redareföreningen, facket och företagshälsovården var för sig. Det gör det tungarbetat, tycker Sylvia Friberg på Oxens Företagshälsovårdscen-
tral.

I Norge finns tio läkarcentraler som enbart tar emot sjömän. Friskintyg från någon av dessa samarbets- s k legekontor krävs varje år för norska sjömän. Friskintygen kan ej som i Sverige utfärdas av det egna rederiets företagsläkare.

Sjömanshälsovård i Norge

Företagssköterskan **Sylvia Friberg** och skyddsingenjören **Hans Klasén** från Oxens Företagshälsovårdscen-
tral i Salénhuset gjorde under hösten en studieresa till grann- och sjöfartslandet Norge för att studera hur motsvarande företagshälsovård bedrivs där. Stipendiemedel hade ställts till förfogande av Land- och Sjöfonden. Syftet var att få idéer till förbättringar i sjömannens arbetsmiljö och levnadssituation.

När det gäller den rederibundna företagshälsovården är skillnaden mellan Sverige och Norge inte iögonenfallande. Rent allmänt kan sägas att vi i Sverige koncentrerar oss i högre grad på förebyggande vård och s k friskvård.

Särskilda "legekontor" för friskintyg

Den stora skillnaden gäller den sjögående personalens friskintyg och hälsovård. Den handhas av tio samarbets- s k legekontor som sysslar med hälso-
kontroller, sjukvård och förebyggande hälsovård. På varje legekontor finns tre läkare, fyra sjuksköterskor och en sekreterare.

Sjömännen behöver nytt friskintyg varje år såvida de inte går i lokalfart. Den som

inte blir godkänd kommer upp på en särskild lista, som cirkulerar till alla konsulat, sjömanskontor och legekontor. Det är alltså omöjligt att försöka på något annat ställe och helt uteslutet att gå till det egna rederiets företagsläkare. Legekontoren har ett centralt register.

Den sjöman som inte blir godkänd för friskintyg kan dock överklaga till en speciell nämnd. Till sjömannens bistånd finns något i stil med de svenska anpassningsgrupperna. De sammanträder på respektive legekontor varje vecka och tar i huvudsak upp socialmedicinska frågor och omplaceringar. Representer från socialvården, arbetsvården och Försäkringskassan finns med. Samarbetet har fungerat väl i mer än tio år.

Det finns också ett statsfinansierat socialkontor för sjöfolk. Alla sjömän som vistats i Norge kan söka hjälp här i form av lån. Ungefär 3 000 besökare per år kommer till kontoret varav 600–700 är nya klienter.

Bättre information

Sylvia Friberg, som också varit ute på Sea Scout för att studera hälso- och sjukvård ombord på våra fartyg, är efter norges-
resan full av goda föresatser framför allt om hur man skulle kunna förbättra samarbetet mellan de olika inblandade svenska instanserna. Det är nämligen det som hon ser som den stora bristen.

– Jag skulle t ex vilja ha ett bättre informationsutbyte med sjöpersonalavdelningen, säger hon. I Sverige har vi inget system för att teckna en hel bild av sjömannens situation. Om vi hade det skulle vi t ex kunna ingripa mycket tidigare när vi misstänker alkoholproblem.

– I Sverige arbetar Redareföreningen, facket och företagshälsovården var för sig. Det gör det tungarbetat mycket p g a att vi heller inte har några kanaler för information, framhåller Sylvia Friberg. Tyvärr är det väl också så att det inte är tider för nya grepp, även om vi tycker att det är aldrig så nödvändigt med åtgärder.

Sylvia Friberg efterlyser också ett samarbete rederierna emellan.

Nolla olyckorna Sjöfartens säkerhets- kampanj

1984 ska bli det år då olycksfallsstatistiken stannar upp för att sedan vända nedåt.

I den nystartade kampanjen deltar Sjöfartens Arbetarskyddsnämnd, Sveriges Redareförening, Svenska Sjöfolksförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet och även tillsynsmyndigheten Sjöfartsverket. Här finns inga motstridiga intressen.

Ekonomiskt stöd får kampanjen av Arbetarskyddsfonden, Trygghetsförsäkring mot arbetsskada, Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Svenska Sjömannasällskapet.

Det finns bland dem som arbetar med skyddsfrågor ett nyvaknat intresse för att ta itu med arbetsolycksfallen. Under en period har de flesta anslagen gått till forskning om kemiska och fysiologiska risker. Men faktum är att olycksfallen står för 75 procent av arbetsskadorna och då har man ändå räknat bort olycksfall under resor till och från arbetet.

Så det är alltså här som det finns oändliga möjligheter till stora insatser för att rädda mänskliga och ekonomiska värden.

Kampanjens målsättning är att minska riskerna för arbetsolycksfall ombord och att ge besättningarna kunskaper som höjer kvaliteten på utredningarna av de olycksfall som ändå inträffar. Det kan ge erfarenheter som minskar riskerna på sikt.

Händer det då så mycket olyckor ute på fartygen? Ja, det gör det. 1 000 personer i fartygstjänst skadar sig varje år och varje olycksfall kostar i genomsnitt en halv miljon kronor i produktionsbortfall, materiella skador, arbetsstörningar, vård, resor, sjuklön m m. Varje år sker i medeltal sex dödsfall.



Foto: Mark Markefelt

Aktiesparfonden per 1984-01-31

Aktieinnehav	Antal
Saléninvest AB	30 400
Fondens förmögenhet	Kronor
Banktillgodohavande	5 220 783
Aktiernas börsvärde	4 651 200
Upplupen ännu ej erhållen ränta	34 800
Fondförmögenhet	9 906 783
Antal andelar 84-01-31	321 375
Andelsvärde	Kronor 30:83

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



40

96 *Helenia* (1967–1969)

Motorfartyg, byggt 1966 vid Hatlo Verksted A/S, Ulsteinvik.
Tonnage: 499 brt, 311 nrt, 1200 tdw.
Reg.nr.: 10667.

Levererades med namnet *Helenia* den 2 februari 1966 till AB Adviser (Erik Kekonius), Göteborg.
1967, 17 jan., köpt av Salénkoncernen, men hemorten bibehölls. Till ny VD i bolaget utsågs Lenart Parkfelt, Göteborg.
1969, nov., avyttrades fartyget till Det Bergenske D/S, Bergen, Norge och omdöptes till *Iris*.



97 *Husarö* (1967–1976)

Motorfartyg, byggt 1961 vid Oscarshamns Varv AB, Oskarshamn.
Tonnage: 4531 brt, 2293 nrt, 9230 tdw.
Reg.nr.: 10176.

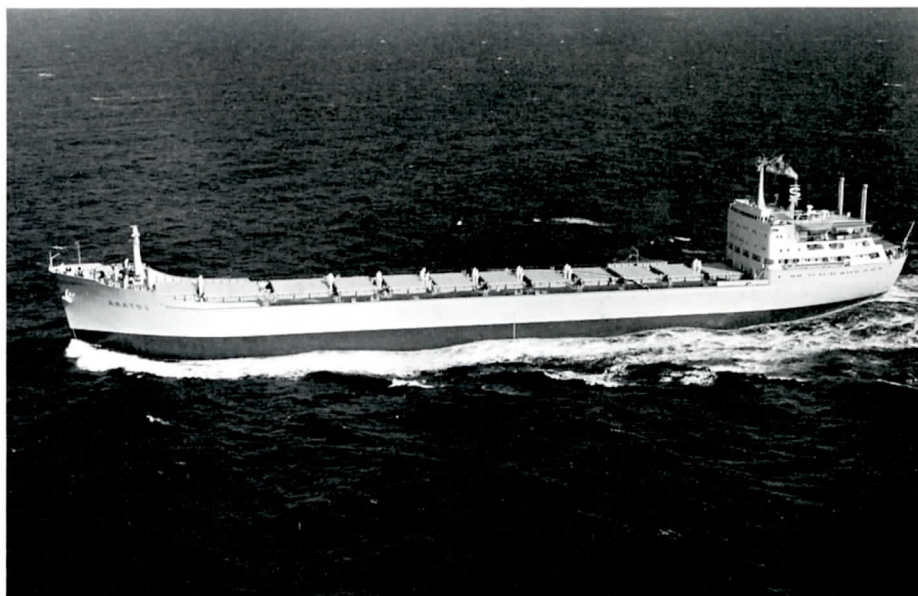
Levererades den 2 augusti 1961 till Rederi AB Rex, Stockholm.
1967, 17 jan., köpt av Salénkoncernen, varvid dir. Sture Ödner blir ny VD i Rederi AB Rex.
1975, 1 juli, rederiets namn Salénrederierna AB.
1976, mars, såld för USD 2.875.000 till China Ocean Shipping Co, Canton, Kina och avgick Göteborg den 12 mars med namnet *Ledu*.



98 *Kratos* (1967–1970)

Bulkmotorfartyg, byggt 1962 vid AB Götaverken, Göteborg.
Tonnage: 18362 brt, 9979 nrt, 26100 tdw.
Reg.nr.: 10326.

Levererades den 27 september 1962 till Rederi AB Transoil, Göteborg med namnet *Kratos*.
1967, 17 jan., köpt av Salénrederierna i Stockholm, varvid hemorten ändrades till Stockholm och ny VD blev Sture Ödner.
1967, nov., såld för 10 mkr till Salénrederierna AB, Stockholm.
1969, rederiets namn ändras till Rederi AB Pulp, Stockholm.
1969, överförd på det nybildade Salénrederierna AB, Stockholm.
1970, jan., avyttrad för USD 2,1 milj. till K/S Norglobal A/S & Co, Tromsø, Norge. Ombyggdes nu vid Nylands Verksted i Oslo till fishcarrier och omdöptes till *Norglobal*. Tonnagen numera: 17583 brt, 11350 nrt, 25696 tdw.



1978, juni, såld till Ocean Resources Ltd, Hamilton, Bermuda och omdöpt till *Marine Harvester*.
1979, såld till Sigurd Herlofson & Co A/S, Hamilton, Bermuda och omdöpt till *Interpeche*.

1980, såld till Solar Cia Nav SA, Panama och omdöpt till *Harvest Trader*.
1983, april, såld till Vorras Mar. Corp., Pireus, och omdöpt till *Antinor*.



Med Dagmar Salén i ostasienfart 1

"Jag vill ha en liner med fallande stäv som gör 15 knop. Hon skall vara klar om ett år." Enligt sagesmän skulle det ha varit hela specifikationen, när Sven Salén 1936 beställde sitt dittills största fartyg, 9 000-tonnaren Dagmar Salén. Helt säkert togs noggranna specifikationer fram innan fartyget började byggas på Öresundsvarvet, men historien illustrerar ganska bra Sven Saléns kynne. Det var alltid "snabba ryck", när Sven Salén väl hade bestämt sig.

En som var med på den tiden var sjökapten **Sven Sylvan**, Lidingö. Inte när fartyget byggdes men väl när hon lämnade varvet och gick ut i linjetrafik mellan Amerika och Fjärran Östern. Från den tiden berättar Sven Sylvan några intressanta episoder i detta och ett par följande nummer av Salén-Nytt.

Sven Sylvan föddes 1907, tog sjökaptensexamen i Stockholm 1934. Han var anställd i Hillerströms till 1937, då han började som styrman i Dagmar Salén. Efter kriget var han under lång tid anställd i Neptunbolaget.

Provturen

Dagmar Salén var ett dåtida hypermodernt motorfartyg, levererad den 15 september 1937 från Öresundsvarvet. Hon var ett unikt fartyg, en pionjär, det första oceangående fartyget med maskinell kombination av kuggväxlar och Atlas Diesels elektriska kopplingar för åtta motorer.

Då hon girade ut från varvskajen i Landskrona med smällande signalflaggor, hade hon assistans av tre bogserbåtar. Kajerna var kantade av folk och hennes skorsten var blå som den klarblå himlen.

Ombord fanns ett imponerande antal celebra gäster. Gudmodern, fru Dagmar Salén, chick och vacker som alltid, var värdinna under provturen. Fartyget betedde sig som en havets drottning. Styrnings- och backprov utföll till belåtenhet, medelhastigheten var 16 knop. Och stäven var fallande, precis som Sven Salén hade beställt.

Mellandäcket hade förvandlats till bankettsal, där sjömansbiff och en mängd delikata rätter serverades. Skeppsredaren vände sig broderligt till turskepparen Oskar Hällqvist i sitt tal och önskade lycka till på färden.

Styckegodslinje på Japan och Kina öppnas

Dagmar Salén sattes in på traden USA:s Pacific-kust och Fjärran Östern och jag var med ombord som ung styrman. Det var en mycket intressant tid. Direkt från varvet gick vi på provtur i ballast till Mexicanska Gulfen. Med ombord fanns både garantiingenjör och garantimaskinist, som kontrollerade alla våra tekniska nymodigheter. Dagmar Salén tog in full last av spannmål i Gulfen för Landskrona, där varvet efter utlossningen gjorde vissa justeringar av maskineri och annan utrustning.

Eftersom kapten Hällqvist inte ville lämna hemmafarten blev det i stället kapten Bror Andersson, som fick befälet för det första fartyget på den nystartade Salén-Line. Linjen började i all enkelhet. Första resan gick med massa till USA:s ostkust, därefter via Panamakanalen till San Pedro, Los Angeles hamnstad. Huvudagenten var Max Linder, som hade samlat till sig lämpliga medarbetare. Vi anlöpte San Pedro, San Francisco och Portland, Oregon, med korta anlöp i mellanliggande hamnar. Dagmar Saléns djuptankar fylldes med smörjolja i San Francisco med destination Itosaki i Japan och de utnyttjades även till att frakta "wood oil" som returfrakt från Hongkong med bra förtjänst. Resan mellan San Pedro och Yokohama tog 16–20 dagar medan återresan från Ma-

nila till San Pedro tog 19–23 dagar. Vår första resa gick utan störningar.

Det pågick vid denna tid krig mellan Japan och Kina och i Japan kunde vi inte undgå att lägga märke till krigshysterin. De japanska soldaterna var föremål för hjältedyrkan. Soldaterna, med röd bindel om pannan, gick i noggrann marsch, eskorterade av musikkår, släktingar och vänner, flaggor och standar. Rökelsen svängdes ut i vida cirklar över folkhavet.

Den japanske soldaten var övertygad om att det var en ära att stupa i krig för sitt land och det gällde även hans hustru. Det berättas om harakiri-epidemier, där soldatänkor begick harakiri då mannen stupat i kriget. Men staten förbjöd senare detta; det blev belagt med dödsstraff att döda sig med harakiri!

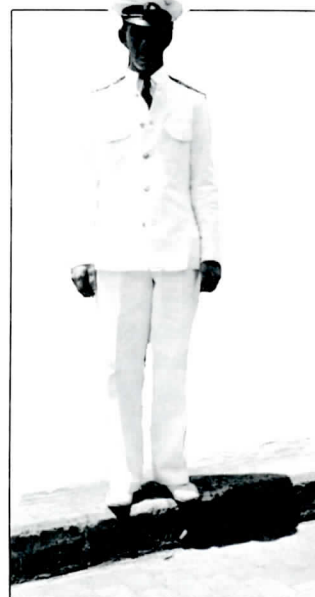
Strandhugg på Taku Bar

Dagmar Salén låg den 4 september 1938 förankrad på Taku Bar (Tientsins yttre redd) i Kinesiska sjön och lossade i pråmar. Två av våra passagerare följde med den engelska postbåten, som gick på linjen Tientsin – Chefoo – Shanghai. De hade tröttnat på enformigheten ombord och ville se något av det pågående kriget mellan Kina och Japan.

Vi hade ankrat fem miles från land och skymtade den kinesiska kusten som en blå strimma bakom ett rött fyrskepp. Ankarplatsen var osäker och vi gick vakter dygnet runt. När de jättestora pråmarna med last var nära att slå håll i bordläggningen blev vi tvungna att hugga av trosarna. Sedan fick pråmarna klara sig på bästa sätt.

Havet och kusten såg ganska fridfulla ut fast kriget rasade både i Peking och Tientsin. Men vi kunde höra skottlossning. På redde vakade engelska örlogsmän över oss.

Lastning och lossning sköttes av ett engelskt stuveribolag, som varje vår anställde ca 800 kulis. Det var eftertrakta-



Sven Sylvan som ung styrman i Dagmar Salén



En primitiv lastbrygga i Legaspi

de jobb, som samlade tusentals sökande. Stuveriet höll kulierna med ris, som kokades i en gryta på däck. Deras hälsa var bräcklig och de hade ofta öppna sår och bölder och vi undvek dem därför.

Den 12 september låg vi förtöjda i bojar vid "the international settlements" i Shanghai. Där hörde vi talas om den blodiga striden om Shanghai i augusti 1937, alltså ett år tidigare. Japanska krigsfartyg låg då i linje på floden Huang Pu, stäv mot stäv på sträckan Shanghai-Yangtze Kiang och besköt stränderna på båda sidor. Handelsfartygen fick passera medan kanonelden stoppades på ena sidan och fortsatte på den andra. Detta "sjöslag" varade i tre månader.

Staden Shanghai var skonad, men floden Huang Pus stränder var härtaagna med bombade hus och murar. Där pågick ännu strider och vi hörde skottsallor och kulspruteeld bland enstaka blinkande gatlyktor. Nanking Road, den slingrande genomfartsgatan, var ödslig och nästan tom på folk, men Boulevarden Bund, som löpte efter floden, var fortfarande ett centrum för narkotikahandel, hasardspel och prostitution.

Hindrades att hjälpa nödställda

Besättningen på Dagmar Salén såg kriget från första par-kett. Bogserbåtar drog pråmar till och från fartygssidan. Mängder av sampaner låg till ankars på internationellt område, där de fick ligga i fred. Men på fritt vatten besköts de av japanska polisbåtar; jag kan ännu höra nödställdas skrik och rop på hjälp. Men vi hindrades från att hjälpa; japanska polisbåtar bevakade fartygssidan och besköt varje räddningsaktion med kulspruteeld.

Vi upplevde en otäck passiv tillvaro, där vi inte kunde göra någonting mot det japanska våldet. Nattens mördande döl-des av mörker, men då dagen grydde såg vi hur de döda och sårade transporterades bort på dragkärror, medan japanska soldater bevakade transporterna och delade ut brutala bajonetthugg.

Dagmar Salén klarerade ut en dag då kajen var full av soldater. Lotsningen på floden sköttes på den tiden av en internationell lotskår och det var en norrmann som lotsade Dagmar Salén ut till firskeppet Yangtse Kiang, där han önskade oss "lykke på reisen".

Det rådde NO-lig vind och grov sjö. Snart upptäckte vi vrakspillror och flera nödställda. Vi sjösatte två livbåtar och lade oss tvärs sjön för att ge lä åt bärgningsarbetet. Ett tiotal japaner från ångaren Maisuru Maru klamrade sig fast vid flytande vrakdelar. Vi lyckades få upp dem alla i livbåtarna och ombord Dagmar Salén. Överstyrmannen på japanen räddades genom att ett par man med fara för eget liv hoppade i vattnet och bärgade honom.

Totalt räddades nio man från den japanska ångaren, som hade sjunkit på djupt vatten. Hon hade haft 31 mans besättning, de flesta hade drunknat eller blivit hajmat.

Sjömansbegravning

De som vi bärgade var illa utsatta, nästan medvetslösa hängde de kvar med krampaktiga grepp och efter räddningen ville de bara sova. En av dem låg i själåtåget, och för att klara hans liv satte vi in hjärtmassage och konstgjord andning. Så styrde vi kontrakurs och flaggade åter efter lots. Lotsen kom ombord men vinkade avvärjande – han ville inte ta hand om våra nödställda. – Vi har inget intresse av att ni plockar upp japaner i rum sjö! På natten dog mannen. Vi klippte en lock av den dödes hår, som hans närmaste skulle ha enligt japansk sedvänja. Så sydde vi in honom i segelduk och virade in kroppen i en japansk flagga.

Sjömansbegravningen blev traditionell. Besättningen och de räddade japanerna var samlade i klungor på akterdäcket, passagerarna stod under solseglet. Den döde låg på en lucka på babords reling, den svenska flaggan vajade på halv stång. Motorerna stoppades och kapten höll en kort betraktelse på svenska. Tystnaden lägrade sig över fartyget och då två styr-män lyfte på luckan, gled liket sakta ut och sjönk ned i djupet. Passagerarnas kameror surrade och bröt den intensiva tystnaden. Kapten slog full fart framåt och den svenska flaggan hissades i topp.

Vi lämnade således krigszonen med nio japanska sjömän ombord. Den japanske kaptenen sörjde sitt förlorade fartyg och var svårt chockad. Hans fartyg hade kolliderat med ett okänt vrak och sjunkit och många besättningsmän hade drunknat.

I Hongkong tog den japanske konsuln hand om de skeppsbrutna. Han var mycket artig, lade ständigt händerna på låren och bugade sig gång efter annan. Han började hela tiden sitt engelska tilltal med "högt ärade", men i övrigt möttes och skildes vi utan känslor.

(forts. nästa nummer)



Dagmar Saléns befäl och de överlevande japanerna vid sjömansbegravningen i havet utanför Shanghai.



Kära läsare

Jag har varit ute och rest långt. Längre än jag någonsin rest i mitt "presalénska" liv.

Den som varit ute och rest har alltid något att berätta säger ordstävets. Fast nog tar det tid att inse vad upplevelserna av en ny världsdel egentligen sätter för spår.

När jag har tillbringat fyra dagar i Singapore, känner jag mig ganska hemma – ja, nästan bofast. Värmen, Raffles Hotel och orkidéernas mångfald finns där och nu. Snöstormarna i Västeuropa tillhör inte min verklighet förrän planet hem är sju timmar försenat. Och det är först när jag är hemma i Stockholm som den tropiska värmen riktigt klibbar på huden och de orientaliskt röda väggarna i hotellfoynén dränker mina ögon. Då börjar jag fatta.

Nu har allt blivit ännu mer fantastiskt. Minnet av de japanska dopmiddagarna och -luncherna gör att jag helst vill blunda vid familjens snabbt och slarvigt hopkomna måltider. Undrar hur en japansk husmor skulle arrangera falukorv eller blodpudding? Det är tur att barnen ännu svävar i okunnighet om hur en måltid kan se ut – och smaka!

Men en sak fick jag klart för mig redan i främmande land. Att jag arbetar i ett stort företag. Ett företag som man har förtroende för, trots väsensskilda kulturer både inom och utom affärslivet.

Att Saléns väl och ve även har betydelse för flera företag "där borta" har också gått upp för mig.

Att dessutom på ledig tid stöta på den ena efter den andra som med en självklar nick markerade sin kännedom om "mitt" svenska rederi, stärkte självförtroendet. Där var den afrikanske ekonomistudenten, som etsade in Mount Fuji's klassiska siluett på näthinnan samtidigt som jag. Och reseagenten från Connecticut, USA – turist i Kyoto – som apropå Lindblad Explorer's och Lindblad Polaris' kryssningar utbrast: "They are the very best!"

Nyttigt också att besöka våra utlandskontor. Att något känna på kollegernas arbetsvillkor. Även om det naturligtvis blev mycket ytligt. Lite av deras vardag hann jag emellertid smaka på och lite hann de berätta. I följande nummer av Salén-Nytt ska jag berätta vidare för er.

T ex vad de tycker om att sitta och vänta på att vi ska masa oss tillbaka från lunch, så de kan få det nödvändiga beskedet för att kunna stänga igen för dagen och gå hem och äta en sen middag. Mycket tid och kraft förbrukar de också på praktiska problem. De har ingen stor serviceapparat att luta sig mot. Den som behöver något får se till att skaffa det själv.

Jag ska tänka på alla salénare i förskingringen nästa gång jag blir irriterad för att någon smasak saknas i vårt välfyllda väningsförråd.

Margareta Dahlstedt

Dear Readers,

I've been on a really long trip, longer than any trip I ever took in my pre-Salén days.

Travellers almost always experience something worth relating. But the impact of a visit to a new part of the world may not always be immediately apparent.

After four days in Singapore, I felt right at home – almost like a resident. The heat, the Raffles Hotel and abundant orchids everywhere were there. The snowstorms in western Europe just didn't belong to my world until the plane home was delayed for seven hours. Singapore's tropical heat did not really get to me until I was back in Stockholm. Only then did the oriental red walls of the hotel lobby begin to dazzle my eyes. Back home I began to understand.

Everything now seems more fantastic than ever. The recollection of exquisitely composed Japanese dinners and lunches made me want to shut my eyes when faced with hastily prepared meals with my family. I wonder how a Japanese housewife would serve Swedish Falu sausages or black pudding? Fortunately, my children remain blithely ignorant of just how delicious a meal can look – and taste!

One thing was obvious when I was abroad: the fact that I work for a big company. A company people have confidence in, despite major cultural differences in business and social respects.

Nor was there any mistaking the importance of Salén's welfare even to many companies "over there."

Repeatedly meeting people, even in my spare time, who were obviously acquainted with my Swedish company gave my self-confidence a real boost. People like an African college student who was soaking in the sight of Mount Fuji at the same time as I. Or the American tourist in Kyoto, a travel agent from Connecticut, who described the Lindblad Explorer's and Lindblad Polaris' cruises as "the very best!"

Visiting our overseas offices was very useful too. I got a chance to see the environment in which my colleagues work. And even if there was not much time to spare, I still had a chance to experience a little of their day-to-day activities and do a lot of listening. I will be telling you more about this in future issues of Salén-Nytt.

Like what they think about having to sit around and wait until we drag ourselves back from lunch so they can get the decisions necessary to finish this work and be able to close for the day and depart for a late dinner at home. In the absence of any supporting service organization, they have to spend a lot of time just getting practical problems sorted out. When anybody needed anything, he or she had to get it personally.

So I'll be thinking about all our Salén colleagues in many countries the next time I get mad because our local stockroom runs out of paper clips or something equally trivial.

Margareta Dahlstedt

Saléninvest AB

S-106 09 Stockholm, Sweden

Tel. 08-787 10 00

Redaktör (editor): Margareta Dahlstedt

Ansvarig utgivare (editor and publisher responsible under Swedish press law):

Sven H. Salén

Översättare (translator):

Technicon W. M. AB, Märsta.

ISSN 0347-9897

Salén-Nytt utkommer med sex nummer per år i en upplaga av ca 7 000 ex. Hälften av upplagan distribueras till anställda och deras familjer, hälften till externa mottagare.

För osignerade artiklar och bilder svarar redaktionen. Redaktionen ansvarar inte för insänt icke beställt material.

Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt. Manusdatum för nästa nummer är den 26 mars 1984.

Salén-Nytt is published six times a year, in editions of 7,000 copies. Half of each edition is distributed to employees and their families, and half to external recipients.

The Editor is responsible for unsigned articles and uncredited photographs. The Editor cannot assume responsibility for unsolicited material.

Contributions to Salén-Nytt will be gratefully received. The deadline for manuscripts for the next issue is March 26, 1984.



"Skuggorna", olja av Lennart Gram.

Foto: Ulf Lonäs.

Vårлотteri i maj månad

Samlar bra vinster

Konstföreningens styrelse arbetar just nu som bäst med att skaffa ihop konstverk till en riktigt bra samling vinster för vårlotteriet. Bland de målningar som redan inköpts finns denna olja av Lennart Gram: "Skuggorna".

I nästa nummer av Salén-Nytt kommer vi att presentera fler vinster i vårlotteriet, som ju är konstföreningens största årliga satsning.

Vinnare i julletteriet

Vi gratulerar vinnarna i julletteriet:

1. Carl-Erik Brink, SJP; 2. Lars Danielsson, SJP; 3. Matts Larson, LAP; 4. Björn Gimle, LAP; 5. Agneta Hjukström, LAP; 6. Ruben Freiman, SJP; 7. Lennart Anderberg, SJP; 8. Jan Schönemann, LAP; 9. Anna-Lisa Rickman, LAP; och 10. Christer Dorsch, LAP.

När detta nummer av Salén-Nytt utspänds kommer vi att låta datorn välja ut tre medlemmar vilka ur konstföreningens lager får ett grafiskt blad av någon av konst-

närerna Lennart Glemme, Evy Låås, Gustav Rudberg, Gösta Werner eller Nisse Zetterberg. Ramning ingår i vinsten.

Under 1983 har konst utlottats för cirka kr 83 000:— exkl ramkostnader. Per den 31.12.1983 hade konstföreningen 472 medlemmar, varav ungefär hälften ombordanställda. Styrelsen i konstföreningen har under 1983 varit Brita Troell, ordf., Gösta Ekeström, v. ordf., Ann Sosa, kassör, Joy Ankarcrona sek., övriga ledamöter Bengt Rydberg och Erik Wester.

Till Brita Troell, Saléninvest, 106 09 Sthlm

Jag anmäler mig som medlem i Saléns Konstförening med ett månatligt löneavdrag av: 10:—, 15:—, 20:—.

Namn: _____
(textat)

Personnr: _____

☐ LAP/SJP/Pensionär

SN1-84