

Salén-Nytt

Salén News No 1 1978



VD har ordet



Efter många år av provisorier kommer vi i påskveckan att flytta in i ett nytt huvudkontor med moderna och ändamålsenliga lokaler och ett utmärkt läge i centrala Stockholm.

Det har inte saknats synpunkter på klokskapen i att i dagens läge genomföra denna flyttning, varför det kan vara lämpligt att redovisa skälen.

Beslutet att köpa tomten och uppföra ett kontorshus togs i en tid då läget för koncernen var helt annorlunda än idag. Vi var i ett expansivt skede, våra lokaler var för små och dessutom var en del av dem enbart tillfälligt godkända för kontorsändamål.

Under byggnadstidens gång har konjunkturerna förändrats och vi har haft anledning ompröva beslutet ett flertal gånger på grund av vår minskade organisation liksom av finansiella skäl.

Att vi till slut beslutade oss för att flytta in beror på flera faktorer. För det första var vår situation i de gamla lokalerna osäker, vi kunde ej lita på att få dispens från kommunen annat än temporärt. För det andra visade det sig vara svårt att sälja huset innan det var helt färdigbyggt. För det tredje har vi lyckats hyra ut alla kontorsutrymmen vi inte använder själva, så att huset i sig nu är en bra affär. För det fjärde tror vi att läget och arbetsmiljön som det nya huset erbjuder blir en tillgång för alla anställda och även om det kostar litet mer än nu tyckte vi det var en satsning som vi inte ville ändra på. Om tiderna skulle fortsätta att vara dåliga kan

fastigheten naturligtvis avyttras, speciellt som den fria grunden är något ovanligt i Stockholm idag och alltså ger vårt hus ett extra värde. Dock kommer vi alltid att ha kvar möjligheten att stanna kvar som hyresgäster.

Det är i sammanhanget angeläget att framhålla de svårigheter de för bygget ansvariga har haft att mitt under byggnadstiden anpassa planerna till en minskad personal. Trots den korta tiden har man, såvitt nu kan bedömas, lyckats ge varje avdelning väl avpassade utrymmen samtidigt som överflödiga lokaler kunnat frigöras för uthyrning. Det viktigaste är trots allt att vi nu kommer att vara samlade under ett tak i såväl trivsamma som effektiva lokaler. Bättre yttre förutsättningar kan vi inte ha för att klara allt det svåra arbete vi har framför oss.

From the Managing Director

After many years of makeshift arrangements we will be moving, during Easter Week, into a new Head Office with modern and well suited premises and an excellent location in Central Stockholm.

There has been no absence of viewpoints on the wisdom of this move at a time like this, so it may be appropriate to review the reasons for it.

The decision to purchase the site and construct an office building was made at a time when the Group's situation was totally different from today's. We were in a period of expansion. Our premises were too small. And some of them were only temporarily approved for use as offices.

During the period of construction of the new building, economic conditions have changed and we have had cause to reconsider our decision a number of times, due to reduced size of our organization as well as for financial reasons.

That we finally decided to make the move is due to several factors. First, our situation in

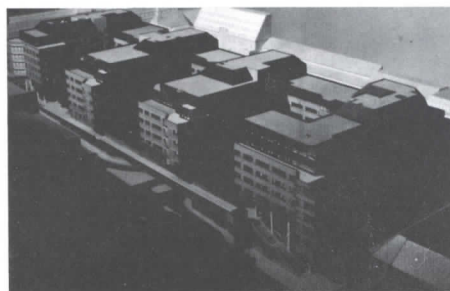
the old quarters was uncertain; we could not rely on more than a temporary dispensation from the municipal authorities. Second, it proved to be difficult to sell the new building before it was fully completed. Third, we have succeeded in leasing all the office space we are not using ourselves, so that the building is "good business". Fourth, we believe that the location and the work environment offered by the new building will be an asset for all employees, and even though it means higher costs than we are now paying, we viewed it as an investment that we did not wish to change. If the times should continue to be bad, we can naturally dispose of the building, particularly since "free hold" land is somewhat unusual in Stockholm these days and adds to the value of our building. We will, however, always retain the possibility of remaining as tenants.

In this connection, it is appropriate to note the problems faced by those who were responsible for the building's construction and who, midway through the project, had to adjust their plans to a smaller office staff.

Despite the short time at their disposal, they have succeeded — so far as we can now judge — in giving each department well adapted space, while simultaneously making it possible to release surplus space for leasing.

Most important of all, everything considered, is that we will now be gathered under one roof in premises that are comfortable as well as efficient. We could not have better surroundings in which to cope with all the difficult tasks that lie ahead.

Bilden på omslagets första och sista sida visar hur Salén-huset kommer att te sig i färdigt skick. Det som vi ser på första sidan är D-huset mot Norrlandsgatan som i huvudsak disponeras av Saléns. På baksidan ses fr v A-, B- och C-husen. Foto (av modell): Per-Olow



The picture on the front and back cover shows how the Salén Building will appear when it is completed. The front cover shows the "D" Building, facing Norrlandsgatan, which will be occupied mainly by Salén. The "A", "B", and "C" Buildings are shown on the back cover. (Photograph of model: Per-Olow.)

Inflyttning!

Som en följd av en avsevärd expansion har Saléns under 60- och 70-talen brottats med stora problem vad gäller kontorslokaler. Företaget har ständigt växt ur kontorskostymen. Under senare år har därför rederierna haft sin verksamhet splittrad till inte mindre än sju olika fastigheter på Östermalm. Att detta förhållande medfört stora olägenheter säger sig självt.

För fyra år sedan kunde man emellertid börja skönja slutet på trångboddhet och splittring i och med att Saléns förvärvade kvarteret Oxen i Stockholms centrum. Förvärvet ägde rum genom en triangelfärför, i vilken Saléninvest, Stockholms kommun och Pripps var parter. Och idag står på den plats, där för några år sedan Stockholms sista stora grop återfanns, Saléns nya kontorshus i det närmaste klart för inflyttning. Den 16 mars går de första flyttlassen från de nuvarande lokalerna på Styrmansgatan till kvarteret Oxen och torsdagen den 23 mars skall hela flyttoperationen vara genomförd och alla salénare vara på plats. Då kan också konstateras, att koncernens behov av samlade och rationella kontorsutrymmen slutligen blivit tillgodosett.

Centralt läge

Som väl de flesta av Salén-Nytts läsare redan känner till har det nya Salén-huset ett synnerligen centralt läge nära NK. Kvarteret begränsas av Regeringsgatan — Mäster Samuelsgatan — Norrlandsgatan och Jakobsbergsgatan. Huset är uppfört i 10 våningar, av vilka sju ligger ovan jord och tre delvis under.

Utefter Jakobsbergsgatan är fasaden sammanhängande men har getts variation med hjälp av indragna partier, burspråk och arkader. Mot Mäster Samuelsgatan i söder skjuter fyra L-formade huskroppar (flyglar) ut med mellanliggande gårdar. Dessa skall utgöra gröna oaser i kvarteret, med träd, buskar och blommor. Husets fasadmaterial är ljusrött tegel, puts, kopparplåt samt ljus gulbrun och röd sandsten.

Bra förbindelser

En av fördelarna med Salén-husets läge i stadskärnans centrum är närheten till kollektiva trafikmedel. T-banestationerna Östermalmstorg, Hötorget, T-centralen och Kungsträdgården ligger alla inom ca 5 minuters gångavstånd.

Och till Norrmalmstorg i närheten leder en lång rad busslinjer från olika delar av Stockholm. Däremot kommer det inte att finnas så god tillgång på parkeringsplatser i området.

31.000 kvm kontor

Husets totala yta är ca 60.000 kvm. Av denna är 31.000 kvm ren kontorsyta, varav Saléns disponerar ca 17.000 kvm och andra företag och institutioner resterande del. 46.000 kvm är alltså ytor som hyrs ut. Entrén på Norrlandsgatan leder till husen C och D, som disponeras av Saléns samt tre externa företag. På Jakobsbergsgatan ligger entrén till lokalerna i B-huset och på Regeringsgatan entrén till A-huset. Först färdiga blir C- och D-husen med mellanliggande sammanbindningshus, dit således Saléns flyttar in i påskveckan. De övriga två husen (A och B) blir klara senare under året och senast vid nästa årsskifte står huset helt klart och då har alla hyresgästerna flyttat in.

Så här såg det ut i "gropen" när Salén-huset började byggas för 3 år sedan.



Saléns lokaler

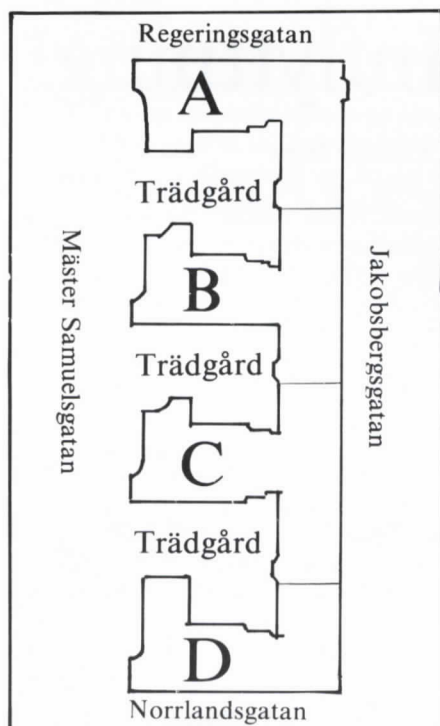
Av Saléns totala yta utgöres 13.000 kvm av rena kontorsutrymmen och 4.000 kvm av allmänna lokaler, såsom hörsal, utbildningslokaler, kök, matsalar och motionslokaler. Våning för våning disponeras Salén-delen av C- och D-husen på följande sätt:

Hus D

- Plan 10: Rederi AB Salénia
- Plan 9: Saléninvest, Salén Energy
- Plan 8: Rederiledning, Tankdivisionen, Information, Juridik, Finans, Bunkers
- Plan 7: Kyldivisionen
- Plan 6: Del av Kyldivisionen, Torrlastdivisionen
- Plan 5: Centrala ekonomi, Personal och Administration, Internrevision
- Plan 4: SSAB Klarering, del av Kontorsservice, Resetjänst, fackklubbar, Personalstiftelsen, Pensionärsklubben, Intendent, Gästmatsalar, Kafé
- Plan 3: Utbildningslokaler, Personalrestaurang
- Plan 2: Entré och Reception, Hörsal för 125 personer
- Plan 1: Garage

Hus C

- Plan 7: SSAB Tankbefraktning, SSAB Köp och Försäljning, Assurans, Teknik
- Plan 5: Fartygsdrift
- Plan 4: Fastighets AB Oxen Större, del av Fartygsdrift (sjöpersonal), Kontorsservice, Telefonväxel



- Plan 3: Utbildningslokaler
- Plan 2: Arkiv, valv
- Plan 1: Garage

Hus B

- Plan 4: Hälsocentral
- Plan 3: Motionslokaler
- Plan 2: d:o

Varje företag och enhet har således erhållit sin plats i huset och på samma sätt har var och en av de ca 400 anställda, som är aktuella för flyttning, erhållit sin givna kontorsplats. De Salén-företag som flyttar in i huset är följande: Saléninvest, Rederi AB Salénia, Salénrederierna (kyl-, tank- och

torrlastdivisionerna), Salén Energy, Cargolux och Sven Salén AB. Däremot flyttar inte Salén & Wicander, Toyota Autoimport eller andra koncernbolag in.

Övriga hyresgäster

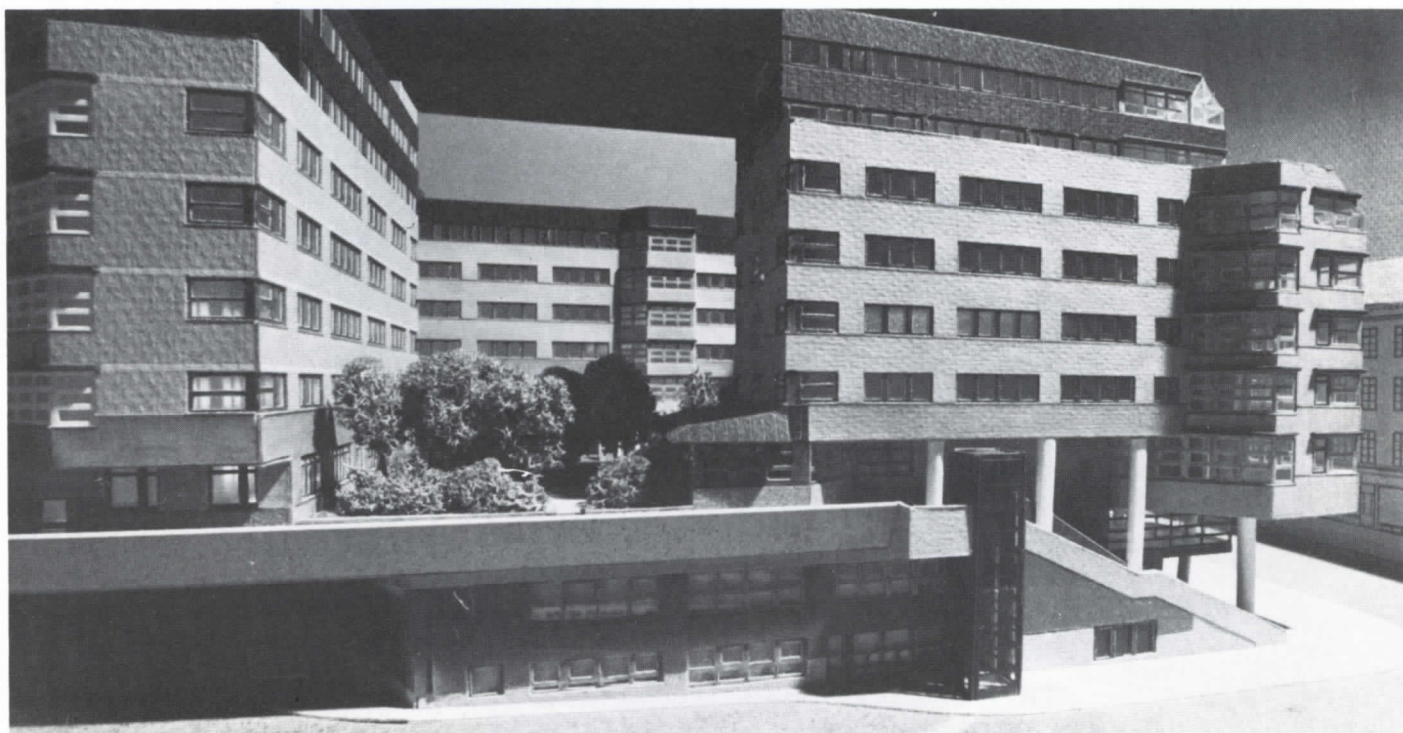
De tre externa hyresgästerna i C- och D-husen är Statsföretagens Förhandlingsorganisation (SFO), Exportkreditnämnden och Lantbrukarnas Riksförbund, som tillsammans disponerar 4.300 kvm. Inflyttning för deras del sker efter påsk. I A- och B-husen samt den sammanbindande delen av fastigheten kommer följande hyresgäster under året att flytta in: PK-banken, Televerket, PK-Finans samt Skatte- och Bolagsservice AB (BISAB). De disponerar tillsammans en yta av 13.500 kvm. I övrigt pågår uthyrning av butiker och lagerlokaler.

Storrum

Kontorslokalerna är för Saléns vidkommande utformade för en eller flera personer. Våningshöjden är 3,2 meter, vilket tillåter en sammanslagning av flera enheter till sk storrum. Sådana har anordnats för SSAB samt torrlast- och kyldivisionerna. Däremot finns inga kontorslandskap i vanlig bemärkelse.

Restaurang för 260

Personalrestaurangen i D-huset på plan 3 är avsedd för 260 samtidigt ätande gäster och kommer att vara öppen för alla som arbetar i huset. En trappa förbinder restaurangen med kaféet i våningen ovanför och därifrån har man entré till en av de tre trädgårdar, som sommartid kan utnyttjas för kaffeservering i anslutning till kaféet.



C- och D-husen med mellanliggande trädgård

I samma plan är även de åtta gästmatosalarna belägna, av vilka fyra vid behov kan slås samman. Trädgårdarna får sin särprägel genom variation i floran och blir därigenom lätta att särskilja såväl inifrån som utifrån. Trädgårdarnas grönska kommer även att innebära en positiv miljöeffekt genom att de bidrar till luftreningen i omgivningen och syresätter och fuktar luften.

Vad händer med de gamla lokalerna?

Saléns nuvarande lokaler på Styr-
mansgatan 2, 4, 6 och 8, Grev
Magnigatan 3 samt Riddargatan 17 och
19 töms nu efter att flera av dem har
tjänat företaget sedan början av 50-
talet. En del av lokalerna kommer även i
fortsättningen att hyras ut för kontors-
ändamål, medan andra skall återställas
till bostäder.

Passerkort ersätter nyckel

Alla som arbetar i det nya kontorshu-
set kommer att utrustas med ett
personligt passerkort, som kan fylla
flera funktioner. Det har tillkommit för
att ersätta nyckeln när kontoret är
stängt samt för att ta sig in till varje
kontorsplan även under dagtid. Genom
att kontoret är arbetsplats för flera
hyresgäster är det nämligen nödvändigt
att ha ingångarna till kontorsplanen
låsta. Men passerkorten kommer också
att kunna användas för lunchmar-
kering. Det senare är nödvändigt



*Så här ser kortläsaren till det automa-
tiska passerkontrollsystemet ut. Sedan
man stoppat in kortet i läsaren, kan
dörren öppnas.*

eftersom flera företags personal kom-
mer att utnyttja matsalen.

En nyhet som också introduceras i
samband med flyttningen är ett trådlöst
personsökarsystem, genom vilket man
kan få kontakt med personer inom
byggnaden via snabbtelefonen.

Sist — men verkligen inte minst —
bland tekniska nyheter skall framhållas,
att en telefonväxel av helt ny typ tas i
bruk i det nya huset. Slut är det alltså på
det nuvarande ganska krångliga syste-
met med tre växlar — till stor lättnad
för våra skickliga telefonister. Fr o m
den 16 mars är den nya växeln i
funktion på tel 08/787 1000. Mellan den
16 och 23 mars, då flyttningen sker, är
även den nuvarande växeln i funktion.

Den nya växeln har direktval, vilket
innebär att det utifrån är möjligt att
direkt slå numret till en anknytning
utan att passera växeln. Anknytnings-
numret kommer också att behållas vid
omflyttningar inom kontoret.

Fastighets AB Oxen Större

Chefsarkitekt för hela byggprojektet
är professor Ragnar Uppman, A 4
Arkitektkontor, och generalentreprenör
Ohlsson & Skarne AB, ett dotterbo-
lag till Skånska Cementgjuteriet.

Många flyttningar sedan 1915

Sedan starten 1915 har Saléns bytt
kontor flera gånger. Sven Salén hade till
att börja med sitt högkvarter i Göteborg
— det var på den tiden han drev sjöfart
med 200-tonnarna Robur och Ida.

1924 flyttade han till Kungsgatan 7 i
Stockholm, som han delade med
skeppsredare Arnold de Champs. Verk-
samheten var då ännu ganska blygsam
— förutom Sven Salén själv var bara
två personer anställda. 1922 hade han
kommit i kontakt med Carl Matthies-
sen, som var chef för Banan-Kompa-
niet. Från 1922 fick Sven Salén ansvaret
för banantransporterna från Rotter-
dam till Sverige.

1940 flyttade han till Stockholms
Frihamn. Kriget hade satt stopp för all
bananimport och i BK:s hus fanns det
gott om lediga rum, som Sven Salén och
hans medarbetare tog i besittning.

1943 var det dags att flytta från
Frihamnen till Strandvägen 7 A.
Rederiets personal hade blivit större
och det behövdes bättre lokaler.

1947 inköpte Sven Salén Styrmans-
gatan 4 — efter ombyggnad flyttar
Salénföretagen för första gången in i
eget hus.

1963 köptes Styrmansgatan 6, för att
ge plats för det snabbt växande
företaget.

1967 skedde fusionen med Rexbola-
get, vilket även innebar att Saléns
övertog Styrmansgatan 2 — Strand-
vägs-huset.

1970-1975 flyttade rederierna även in
i de förhyrda fastigheterna Styrmansga-
tan 8, Grev Magnigatan 3 samt Riddar-
gatan 17 och 19.

**Fr o m den 28 mars har Saléns
följande adress etc:**

Gatuadress: Norrlandsgatan 15

Postadress: S-106 09 Stockholm

(Inget fack- eller boxnummer)

Telefon: 08-787 10 00

**Telegramadresser och telexnum-
mer är t v oförändrade. Ett nytt
telexsystem är emellertid planerat att
införas från oktober 1978.**

För förvaltningen av fastigheten har
bildats ett särskilt dotterbolag till
Saléninvest, Fastighets AB Oxen Stör-
re, med Matts Larson som VD.

I nästa nummer av Salén-Nytt
berättar vi mer om huset, om hur
flyttningen gick till och hur anställda
trivs i den nya miljön.

1978 - i mars flyttar slutligen Saléns
till kvarteret Oxen Större.

Moving in!

During the last two decades, Salén has faced
serious problems in regard to office accom-
modation, a result of the Group's substantial
expansion.

However, four years ago the Group
acquired a site in central Stockholm for a new
Head Office. The building is now ready. Thus,
the Group's need for concentrated, rational
office accommodation has been met.

The new 10-story building consists of four
L-shaped main sections enclosing garden
patios. The total area is about 60,000 square
meters, of which Salén will use about 17,000
square meters.

The facade is of light-red brick, rough-cast,
copper plate, and light yellow-brown and red
sandstone.

There is a personnel restaurant which can
accommodate 260 guests and eight small
dining-rooms for guests.

**As of March 28, Salén will have the
following address:**

Street address: Norrlandsgatan 15

Mail address: S-106 09 Stockholm

Tel.: 08-787 10 00

**The telegram address and telex numbers
will be unchanged. A new telex system will be
introduced as of October 1978.**

The telephone switchboard will be comple-
tely new, to the great relief of our telephonists,
who have hitherto had to work with three
separate switchboards.

The Salén companies which will move into
the new building are: Saléninvest, Rederi AB
Salénia, Salénrederierna (Reefer, Tanker and
Dry Cargo Divisions), Salén Energy, Sven
Salén AB and Cargolux. Salén & Wicander,
Toyota Autoimport and other companies will
not move from their present offices.

Forest Wasa – specialfartyg för träflis

M/s Forest Wasa, vårt lands första specialfartyg för transporter av träflis, anlände vid årsskiftet till Harholmen vid Piteå med sin första last. Den bestod av 88.500 kubikmeter flis från Lake Charles, Louisiana, USA, som lossades med fartygets egna kranar. Såväl lastningen i USA som lossningen vid Harholmen gick helt klanderfritt. Efter utlossningen avgick Forest Wasa på nytt till Lake Charles. Fartyget kommer under de närmaste fem åren att vara sysselsatt i trafik för Domänverket.

Forest Wasa, som levererades till Salénrederierna från Mitsubishi-koncernens Hiroshimavarv den 1 november 1977, är byggt till högsta klass i LR +100A1, Ice Class 1 B, LMC UMS. Fartyget är specialutrustat för hantering av träflis och därför försett med tre 15 tons gripskopekranar av Hägglunds tillverkning och Demag "orange peel"-skopor, fyra tvärskepps och ett långskeppsgående transportband på däck samt två shuttle conveyorsystem förut. Detta lossningssystem möjliggör att all last lämnar fartyget på transportband (via conveyor belt) vilket kan anslutas direkt till mottagningsutrustning i land. Lossningssystemets kapacitet är ca 1000 ton per timme motsvarande 2500—3000 kbm flis per timme.

Forest Wasa har sex lastrum med en total kubik om 88.500 m³ och är utrustad med Mitsubishi's teleskopiska lastluckor. Då fartyg av denna typ alltid har mycket stort fribord har det förut försetts med 3 x 15 tons förtöjningswinschar och akterut max 3 x 20 tons winschar för att möjliggöra säker förtöjning på arbetssparande sätt.



Däckshuset är beläget akterut och av normal höjd och med maskinkappen genomgående. Inredningen är av hög standard med bl a swimmingpool inomhus.

Den nautiska utrustningen är omfattande med bl a väderfaximil och satellitnavigering. Fartyget har Maritextstation.

Huvudmaskineriet utgöres av en 8 cyl tvåtakts enkelverkande överladdad dieselmotor MHI Sulzer 8 RND 76, som är arrangerad för drift med tjockolja med viskositet upp till 3500 sec Redwood vid 100°F. Maskineriet är automatiserat enligt reglerna för obemannat maskinrum.

M/s Forest Wasa

Newbuilding No. 290

Class: Lloyds + 100 A
1, iceclass 1 B +
LMC, UMS.

L.o.a. 206.0 m

L.p.p. 192.0 m

Breadth, mld: 32.2 m

Depth, mld: 21.5 m

Draft: 10.8 m

Dwt: 42.000

Nrt: 27.858

Grt: 40.420

Cargo capacity: 88.506

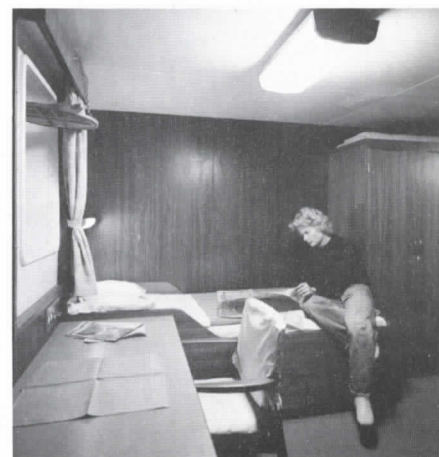
Main engine: MHI Sulzer 8
rnd 76

HP: 16.000 bhp

Speed, knots abt: 15.5



Manskapets dagrum är indelat i två halvor, åtskilda av en gjuten spalje.



En av manskapshytterna, vilka alla har separat dusch och toalett.

Namntävlingen avgjord



Mats Ruhne, kyldivisionens chef, med vinnarna på var sin sida.

Salénrederiernas sex nya kylfartyg, som skall byggas vid Arendal (4 st) och Öresundsvarvet (2 st) skall heta

Winter Water
Winter Sea
Winter Wave
Winter Moon
Winter Sun
Winter Star

Detta har beslutats av företagsledningen i enlighet med namnkommitténs förslag. Förslagsställarna kommer båda — de är nämligen två stycken — från landsidan. Åke Forsler på Tor Line ligger bakom de tre första namnen och Solveig Hansson på tankdivisionen bakom de tre senare. Namnen fyller alla de krav, som hade uppställts inför

tävlingen, och namnkommitténs val var enhälligt. Förslagsställarna får vardera 1.500 kronor i pris.

Namnkommittén har även utsett 2:a och 3:e-pristagare. Båda kommer från sjösidan. Båtsman Max Studer i Snow Crystal föreslog att serien skulle bära det gemensamma prefixet Ice samt efternamnen Cliff, Wind, Bear, Bird, Barrier och Reef. För de förslagen tilldelades han 2:a pris och 1.000 kronor. 3:e pris gick till andremaskinist Ingemar Isaksson, som föreslagit namn med prefixet Arctic och efternamnen Sea, Ocean, Star, Bay, Wind och Pole. 500 kronor fick han för dessa förslag.

Totalt hade 213 förslag, vardera

omfattande 6 namn, lämnats in till tävlingen. Många hade föreslagit att gamla Salén-namn skulle återtas, en linje som namnkommittén dock inte följde. Den fastnade i stället för en serie namn som kan associeras till fartygstypen — kylfartyg — och som påminner om föregående serie av kylbåtar, den s.k. Snow-serien.

Names for new reefers

Salénrederierna's six new reefer ships, to be built at Sweden's Arendal yard (4 ships) and Öresund yard (2 ships), will be called:

Winter Water
Winter Sea
Winter Wave
Winter Moon
Winter Sun
Winter Star

This was decided by Company management in accordance with the suggestion of the name committee. The two winners — the committee combined their suggestions — are both land-based! Åke Forsler of the Tor Line proposed the first three names and Solveig Hansson of the Tanker Division the last three. The names fulfill all the requirements listed in the competition rules, and the decision by the name committee was unanimous. Each of the two winners will receive a prize of Skr 1,500.

The name committee also announced the second and third prizewinners. Both of them work aboard ship. Bosun Max Studer of the Snow Crystal suggested that the six vessels should share the prefix Ice and the second names should be Cliff, Wind, Bear, Bird, Barrier and Reef. These suggestions won him second prize and Skr 1,000. Third prize went to Second Engineer Ingemar Isaksson, who suggested names with the prefix Arctic and the second names Sea, Ocean, Star, Bay, Wind and Pole. He collected Skr 500 for these suggestions.

A total of 213 suggestions, each including six names, were submitted to the competition.

Forest Wasa in traffic

The Forest Wasa, Sweden's first special vessel for transporting wood chips, arrived at Piteå, northern Sweden, with its first cargo this past New Year. It consisted of 88,500 cubic meters of chips from Lake Charles, Louisiana, USA, which were unloaded with the ship's own cranes. Both loading in the U.S. and unloading at Harholmen went perfectly. After being emptied, the Forest Wasa set off for Lake Charles again.

The Forest Wasa delivered to Salénrederierna on November 1, 1977, from the Mitsubishi Group's Hiroshima shipyard, is built for the highest class in LR +100A1, Ice Class 1 B, LMC UMS. The vessel is especially equipped for handling wood chips. The unloading system makes it possible for all cargo to leave the ship by conveyor belt, which can be linked up directly with equipment ashore. The capacity of the unloading system is about 1,000 metric tons an hour.

The ship's nautical equipment is extensive, including a weather facsimile, satellite navigation and also Maritex.

The machinery is automatized in accordance with the rules for unmanned engine rooms.

Första kylbåten sjösätts i juni

De fem första kylfartygen levereras kring årsskiftet 78/79 (nov—febr). Det första, som levereras från Öresundsvarvet, kölsträcks i slutet av mars med sjösättning i början av juni. Sektionsbyggandet har dock redan pågått sedan årsskiftet. För att klara ev. problem med GVA:s isoleringsteknik, vilken är ny för Saléns och Götaverken, kommer en hel provsektion att byggas och isoleras i dockan redan under februari/mars.

Samma gäller för luckarrangemang, varför en hel provlucksektion med hydraulik och manöverdon kommer att färdigställas till i början av mars för testning.

Komponenter hos underleverantörer såsom huvudmaskin från Götaverken Motor, hjälpmaskineri från Bergens Mekaniska Verkstad, propellerutrust-

ning från KaMeVa, kranar från Hägglunds m m kommer att leveranstestas under våren.

First reefer vessel to be launched in June

The first five new Salén reefer vessels will be delivered between November 1978 and February 1979. The first will be delivered from the Öresund shipyard. The keel will be laid at the end of March and the vessel will be launched at the beginning of June. Sectionalized construction has been under way since the beginning of the year.

Components from subcontractors, e.g. the main engine from Götaverken Motor, and auxiliary motors from Bergens Mekaniska Verkstad, propeller equipment from KaMeVa, cranes from Hägglunds, etc., will be delivered for testing during the spring.

Ökad marknadsandel för Toyota

Trots en kraftig nedgång i Sveriges totala bilförsäljning 1977 steg Toyotas marknadsandel till 3,4 % (2,9 % 1976). Marknadsandelen för samtliga japanska märken ökade till 10,3 % (8,2 % 1976).

Ett 10-tal nya återförsäljare antogs under 1977. I Göteborgs-regionen har Toyota nu fått en ny totalanläggning genom Enanders Bil i Partille. Lars-Erik Enander är en känd bilman i Göteborg sedan många år. Hans nya anläggning sysselsätter 12 personer och

är mycket funktionellt planerad med bl a komplett utrustad verkstad och reservdelslager.

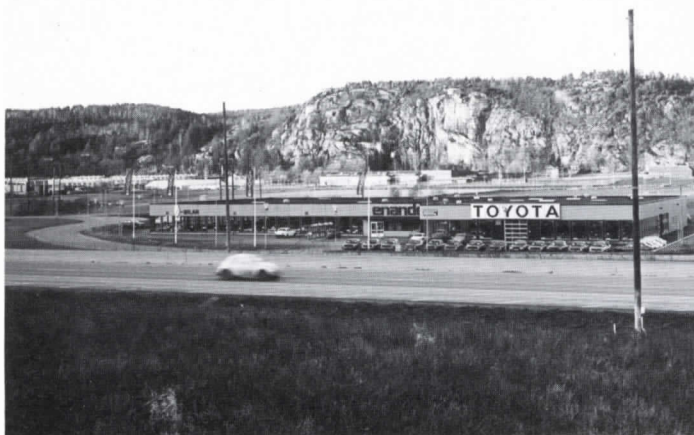
Toyota-service erbjuds numera även centralt i Göteborg på BP-Stationen på Ringön.

Toyotas återförsäljare i Malmö, Bilhallen i Malmö AB, har kraftigt utökat sin anläggning och Toyota säljs nu från Malmös största bilaffär i ett plan med en total golvyta av 4.300 kvadratmeter. I samband med tillbyggnaden har verkstadskapaciteten byggts

ut till att omfatta 20 arbetsplatser. Utställningshallen har plats för 120 bilar.

Increased market share for Toyota

Despite a large decline in total car sales in Sweden in 1977, Toyota's share of the market increased to 3.4 % (1976:2.4 %). The market share for all Japanese makes increased to 10.3 % (1976:8.2 %). More than 10 new dealers were engaged during 1977.



Enanders Bil, Partille



Bilhallen i Malmö AB

Salénbesök från Salén U.K.

I samband med ett möte nyligen med Salén U.K. beslöts att utbytet av information borde utökas genom att personal från London-kontoret och befäl på de engelska Wasa-fartygen skulle besöka Saléns i Stockholm med jämna mellanrum. På samma sätt borde personal från torrlastdivisionen besöka London.

Som ett första steg i den riktningen besökte Saléns huvudkontor i slutet av januari av två befälhavare samt en personalman från London. Under en veckas tid fick de tillfälle att sammanträffa med avdelningarna för befraktning, operation, bunkers och assurans. Dessutom erhöll de allmän information om Saléninvest och dotterföretagens verksamhet.

Visit from Salén U.K.

At a recent meeting with Salén U.K., it was decided that exchanges of information should be increased by having staff from the London office and officers of the British Wasa-ships, visit Salén in Stockholm at regular intervals. In the same way, staff from the Dry Cargo Division should visit London.

As a first step in this direction, the Salén head office was visited at the end of January by two ship's captains and a staff department man from London. During several days they had a chance to meet with the departments dealing with chartering, operation, bunkers and insurance. They also received general information about Saléninvest and the activities of its subsidiaries.



Möte på torrlastrederiet. I mitten ses Peter Lyth, till vänster kapten Mikael Baker på Spanish Wasa och kapten Patric Pinkerton på Finnish Wasa samt till höger Randolph Coleham, Salén U.K.'s personalavdelning.

Meeting at the Dry Cargo Division. At the center is Peter Lyth, to the left Captain Michael Baker of the Spanish Wasa and Captain Patric Pinkerton of the Finnish Wasa, and to the right Randolph Coleham, Staff Department, Salén U.K.

"En helt vanlig bananresa"

Med jämna mellanrum dimper det ner små livstecken från våra fartyg i form av resebrev, artikeluppslag och bilder. Sådana är alltid mycket välkomna och leder ofta till publicering i Salén-Nytt.

En av våra flitigaste medarbetare till sjöss under åren har varit kapten Bertil Crafoord. Han brukar höra av sig "för att medverka till att distansen inte skall bli för stor mellan rederiet och den enskilde ombord". För en tid sedan sände han oss ett bildsvep från en helt vanlig bananresa med Snow Land mellan Almirante och Bremerhaven. Med sina bilder har Bertil Crafoord inte velat peka på något ovanligt eller sensationellt som inträffat ombord utan endast låta en del av de anställda passera revy i några vanliga situationer ombord. Vi tackar för bidraget, som ger oss landkrabbor lite insyn i fartygssamhället och bidrar till att stärka känslan av samhörighet mellan land- och sjöanställda.

Samtidigt hälsar vi andra medarbetare, gärna fotokunniga, välkomna med nya bidrag.

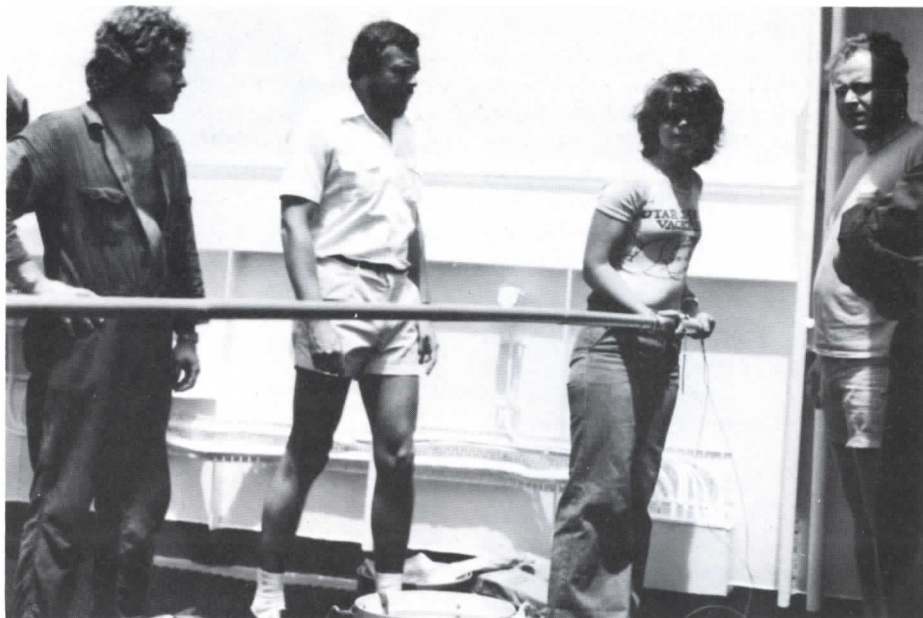
A Banana Voyage

At regular intervals, signs of life from our ships appear in the form of travel letters, article suggestions and pictures. These are always welcome and often result in publication in Salén News.

One of our most diligent seaborne collaborators over the years has been captain Bertil Crafoord. He usually writes "to help keep the distance between the shipping company and the individual crewman from becoming too great". Some time ago he sent us a series of pictures from a completely normal banana voyage on the Snow Land between Almirante and Bremerhaven. In his pictures, Bertil Crafoord did not wish to single out anything unusual or sensational which had occurred on board, but merely to let some of the crew be depicted in some ordinary situations aboard ship. We thank him for the contribution, which gives us landlubbers a little insight into life at sea and helps strengthen the feeling of common interests between land-based and seaborne employees.



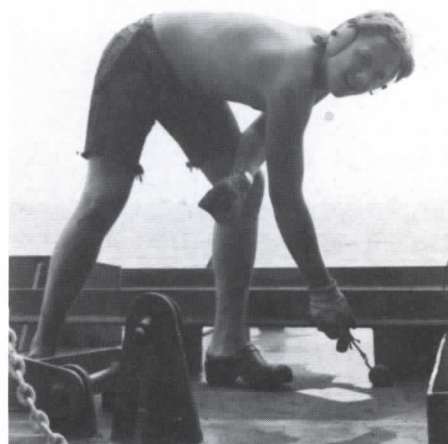
2:e styrman j:r C.-M. Krokstedt demonstrerar en livflotte för besättningen under en livbåtsmanöver till sjöss.



Telegrafist Lilian Lundgren demonstrerar livbåtsens nödsändare och nödantennen riggas upp på prov.



1:e Maskinist Arne Gullmarstam får agera kraftkälla, när det gäller att dra veven till nödsändaren.



15-årige Peter Crafoord hjälper till att rulla mönja när däckat är renbankat och klart för ytbehandling.



Överstyrman Olle Widgsson leder rostbankningsarbetet och tar själv aktiv del i jakten på "Brother Rust".



Befälhavaren får en extra uppsnyggning av håret strax före ankomsten till Europa. Behandlingen utföres av klippkunniga radiotelegrafisten Lilian Lundgren.

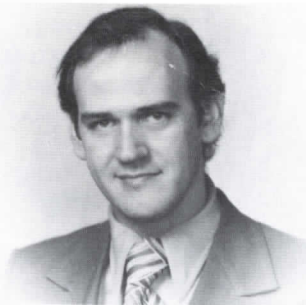
Transal - joint venture i Australien

Transal Pty Ltd, ett joint venture mellan Salénrederierna AB och Trans-Austral Shipping Pty Ltd, etablerades 1972. Trans-Austral's andel förvärvades senare av dess moderbolag i Australien, Transatlantic Holdings Pty Ltd, som är ett dotterbolag till Transatlantic, Göteborg. Transals uppgift är i första hand att skaffa laster till Salénrederiernas kyldivision.

Under det första året medförde en kraftigt ökad efterfrågan i Japan samt brist på konferensfartyg att Transal kunde tillförsäkra Saléns transport av stora kvantiteter kött från Australien till Japan. Under perioden april—november 1973 lastades 9 fartyg. En minskning av importen och ett överskott av konferensstonnage satte sedermera stopp för Australien/Japan-trafiken. Även till Chile och Europa transporterades kött. Transal medverkade även i de traditionella frukt-resorna från Australien till Europa.

Under januari 1974 involverades Transal och Salénrederierna i tre fartygslaster kött från Australien till Iran och den lilla kylbåten Bonzo gjorde 3 resor till Jordanien. För första gången på många år deltog Saléns nu inte i transport av deciduousfrukt från Australien. I övrigt bokades en brokig samling laster av kött, citrus och ris.

Transal arrangerade smörslaster till Polen och resorna till Iran fortsatte under 1975. Den dåliga köttmarknaden som inträffade 1974 med fortsättning även 1975 förbättrades i och med



Transal's kontor förestås av Michael M. Corry.

Sovjets inträde på marknaden i mitten av året med köp av nästan 40.000 ton nötkött. Transal/Saléns kontrakterade då skeppningar med Australian Meat Board. Saléns blev den största transportören. Transporter av köttpartier i samarbete med The Meat Board fortsatte även 1976.

1977 startade med stor aktivitet på T/C-marknaden och många T/C-resor gjordes till en rad olika områden som Sovjet, Mellanöstern, Sydostasien och medelhavsområdet. Dessutom opererade Saléns 3 laster kött från Australien till Sovjet samt en last till Akaba i Jordanien.

Under 1978 kan man mycket väl tänka sig att Sovjet och de östeuropeiska länderna kommer med stora order. Nya marknader kan öppnas som ett resultat av Australiens exportbefrämjande åtgärder. Med en beräknad exportkvantitet för 1978 av 900.000 ton ser man framtiden an med viss tillförsikt.

Transal — a joint venture in Australia

Transal Pty Ltd, a joint venture between Salénrederierna AB and Trans-Austral Shipping Pty Ltd, was incorporated in 1972. Trans-Austral shares were later acquired by its parent company in Australia, Transatlantic Holdings Pty Ltd, subsidiary to Transatlantic, Gothenburg. The main task of Transal is to acquire cargoes for the Salén reefer fleet.

In the first year of operation, apart from the traditional fruit carryings from Australia to Europe, Transal was able to secure large quantities of meat which were carried between Australia and Japan. A reduction in imports and an oversupply of space by the conference lines serving Japan terminated the Transal activities in this area. Additionally meat parcels were arranged to Chile and to Europe.

January 1974 saw the first Transal involvement from Australia to Iran and from New Zealand to Aqaba. This year produced a rather mixed bag, with export cargoes of meat, citrus and rice.

During 1975, with continuation into 1976, the USSR entered the market with purchases of 40,000 tons of quarter beef. Transal arranged the shipping contracts with the Australian Meat Board whereby Salén was the largest carrier. Butter cargoes were also arranged to Poland. The involvement in the Iranian trade continued.

1977 commenced with great activity in the time-charter market and a large number of T/C trips were arranged to diversified areas — USSR, Mid East, S.E. Asia and the Mediterranean. Meat parcels also were moved to the USSR and Aqaba.

As for the future, 1978 may well again reflect large purchases by the USSR and eastern European countries. Also as a result of the never ending search by exporters, new markets should open up. With an exports quantity for 1978 estimated at about 900,000 tons one can look forward to the future with confidence. The Transal office is headed by Michael M. Corry.

Roland Matz ny VD i Saba

Thore Nydahl lämnade den 1 januari 1978 posten som VD i J.S. Saba AB. Han kvarstår dock som koncernchef och jourhavande styrelseledamot i företaget med särskild uppgift att arbeta med långsiktiga och strukturella frågor.

Thore Nydahl, initiativtagare till det framgångsrika livsmedelsföretaget, har efterträtt på VD-posten av Roland Matz, som tidigare varit chef för Sabas frukt- och grönsaksdivision.

Som bekant ägs Saba av Saléninvest och Johnsonkoncernerna med 40 % vardera samt av NK-Åhléns med 20 %. Saba är majoritetsägare i Dagab (ca 95 %), där Thore Nydahl är styrelseordförande. Som motivering för förändringarna i koncernledningen anges, att Saba skall ägna ökad uppmärksamhet åt de strategiska frågorna samt bolagets utveckling inte bara i Sverige utan även internationellt.



Roland Matz

I Saba har tidigare inrättats en koncernledningsgrupp, som skall svara för koordineringen av koncernens verksamhet. Den består av Thore Nydahl, Roland Matz, Jarl G:son Forssberg, Carl Eric Hedlund och Bertil Strutz.

Roland Matz New Saba Managing Director

On January 1, 1978, Thore Nydahl left his post as managing director of J.S. Saba AB. But he is staying on as Group director and as a working member of the board and will work especially with long-term and structural matters.

Thore Nydahl, who got the successful foodstuffs company off to a start, is being succeeded as managing director by Roland Matz, previously head of Saba's Fruit and Vegetable Division.

Saba is owned by Saléninvest and the Johnson Group, who each hold 40 % of the shares, and the Swedish retail firm NK-Åhléns, which owns 20 %. Saba is the majority shareholder in Dagab (about 95 %), where Thore Nydahl is board chairman. The reason given for the changes in Group management is that Saba should devote increased attention to strategic questions and to the company's development not only in Sweden but internationally.

Fryst kött - en betydande handelsvara

Den 2 februari 1880 anlände s/s Strathleven till London med en last om 40 ton fryst nötkött, lamm och fårkött från Sydney. Denna resa anses vara startpunkten för världens omfattande handel med kylt eller fryst kött, liksom även grundstenen för uppbyggandet av Australiens och Nya Zeelands stora köttindustri.

Idag förflyttas mellan länder och kontinenter uppskattningsvis 5,5 miljoner ton köttprodukter. Detta är dock endast omkring 6 % av den totala uppskattade världsproduktionen om 120 miljoner ton, som fördelar sig enligt tabellen nedan.

USA	23.500.000	19,7 %
USSR	14.700.000	12,3 %
EEC	20.000.000	16,7 %
Argentina	3.200.000	2,7 %
Australien	2.400.000	2,0 %
Nya Zeeland	1.100.000	0,9 %
Övriga	54.600.000	45,7 %
Totalt	119.500.000	100 %

Siffror av intresse för trampkylmarknaden kan man få av exportstatistik från Australien och Nya Zeeland samt Argentina och Uruguay. Denna visar på följande beräknade export för 1977:

Australien	960.000 ton
Nya Zeeland	720.000 ton
Argentina	500.000 ton
Uruguay (1976)	160.000 ton

Uppskattningsvis 20–25 % av ovanstående skeppas på trampkylfartyg och deras huvudsakliga destinationer är Sovjet, Östeuropa, Mellersta Östern samt medelhavsländerna. Därutöver transporteras ansevärliga kvantiteter till bl a Spanien och Portugal.

Oberoende av ovanstående svarade Japan, USA, Kanada och Europa tillsammans för en nettoimport 1977 om 1.860.000 ton.

Från 70-talets början öppnade Japan, Sovjet, öststaterna, Egypten och Mellersta Östern — främst Iran — sina dörrar för stor import av nötkött, får och lamm. De senaste åren har Mellersta Östern även visat sig vara en potentiell importör av fjäderfä. Omfattande export har inletts från USA och Europa. Vid samma tidpunkt började mindre, men lika viktiga, marknader i Venezuela och Västafrika att utvecklas.



Frozen meat — an important commodity

On February 2, 1880, the s/s Strath Lewen docked in London with a cargo of 40 tons of frozen beef, lamb, and mutton from Sydney. This voyage marked the start of the extensive global trade in chilled or frozen meat, as well as forming the foundation for the establishment of a large meat industry in Australia and New Zealand.

Today, an estimated 5.5 million tons of meat products are transported between the nations of the world. This is, however, only 6 percent of the total estimated global production of 119.5 million tons annually.

Figures of interest to the tramp reefer market can be obtained from export statistics for Australia and New Zealand, as well as Argentina and Uruguay.

Between 20–25 % of the above is shipped on tramp reefer vessels with primary destinations such as Russia, Eastern Europe, the Middle East and the Mediterranean. Apart from this, sizeable quantities are transported to Spain and Portugal.

For comparison the U.S.A., Japan, Canada and Europe together accounted for a net import in 1977 of 1.860.000 tons.

From the beginning of the 1970's, Japan, Russia, the Eastern bloc, Egypt and the Middle East — especially Iran — began to import considerable quantities of beef, mutton and lamb. Over the last few years, the Middle East has shown itself to be a potential importer of poultry. Extensive exports have been started from the U.S.A. and Europe. At the same time, smaller but equally important markets such as Venezuela and countries in western Africa have started to develop.



Lastning av kött i kartong i Sydney från kylbilar till m/s Vikfreezer. Utlastning av kött sker huvudsakligen från hamnar på ost- och sydkusten och därigenom har Transals kontor i Sydney ett mycket centralt läge.

Loading of cartoned meat from refrigerated trucks to m/s Vikfreezer. Mainly the loading of meat takes place from ports on the Australian east and south coast and thus the Transals office in Sydney has a very strategic location.

DE-rutan

Så är det första året med DE-drift avverkat och de fyra Snow-fartygen har genomfört det utan större svårigheter. Någon utvärdering av den nya driftsformen har inte skett och kan, som tidigare påpekats, ej ske förrän efter ytterligare ett eller två driftsår. Till dess blir det mest subjektiva bedömningar som får ligga till grund för det fortsatta arbetet.

Av insända brev och kontakter med fartygsledningarna att döma har driftsformen visat sig vara mycket stimulerande för de ombordvarande. Visst har även klagomål framförts över en del införda rutiner men det har skett med allt längre mellanrum efterhand som sådana rutiner förenklats och förbättrats. Klagomålen har huvudsakligen berört rutiner som kan hänföras till budgetarbetet och sådana som har med dess uppföljning att göra. Helt oväntat var det i och för sig inte eftersom det just inom det området ägde rum de största omläggningarna.

Tyvärr hann man inte slipa av datasystemets alla kantigheter till årsskiftet, då DE-drift påbörjades, men efter hand har mycket förbättrats och det som vidtagits inför senaste årsskiftet

bör garantera ett ännu bättre förfarande under 1978.

Speciellt glädjande har det varit att efterhand som allt flera ombordanställda blivit informerade om driftsformen har den rönt allt positivare mottagande. Det kan nämnas att ett finskt rederi från årsskiftet påbörjat likartad driftsform och att ytterligare åtminstone tre svenska rederier överväger att göra det under innevarande år.

Fr o m årsskiftet utökades antalet DE-fartyg i Salén-flottan med 10 och omfattar f n 8 kyl-, 4 torrlast- och 2 tankfartyg. Utöver den del av fartygsledningarna i de nytilkomna fartygen, som ej introducerats i DE-driften, kommer under året ytterligare personal att få stifta närmare bekantskap med driftsformen. I första hand berör det dem som erfordras för att de nya kylbåtarna skall kunna påbörja DE-drift direkt vid leveransen men även dem, som skall bemanna de existerande fartyg, som till nästa årsskifte börjar med den nya driftsformen. Program för denna verksamhet kommer att fastställas under den närmaste tiden och presenteras i nästa nummer av Salén-Nytt.

Shipboard Self-management

The first year of operations with ship self-management is now over. Judging by letters received, and by contacts with the officers aboard vessels, this method of operations have proved to be very stimulating for those on board. Of course, there have been complaints about some of the routines that were introduced, but these are not so frequent now that improvements and simplifications have been made.

Unfortunately, it wasn't possible to avoid all the teething troubles of a computer system when the self-management scheme was first introduced at the beginning of last year. As time went by, however, there were numerous improvements, which should guarantee a better routine during 1978.

It's worth mentioning that a Finnish shipping line started a similar method of operation and that at least another three Swedish shipping lines are considering introducing the system during 1978.

As of the end of last year, the number of self-management vessels in the Salén fleet was increased by ten and now includes eight reefers, four dry cargo ships, and two tanker vessels.

Domänverket köper Salén-mark på Ven

Domänverket har tecknat avtal med Saléninvest om förvärv av de jordbruks- och fritidsfastigheter, som på 60-talet köptes av dåvarande Salénrederiernas dotterbolag AB Venintressenter. Regeringens formella godkännande av avtalet väntas inom kort.

I samband med Saléninvests intressen i resebyråbranschen i mitten av 60-talet förvärvade dotterbolaget AB Venintressenter jordbruks- och fritidsfastigheter omfattande cirka en tredjedel av ön Ven i Öresund. Under lång tid har man sökt finna vägar att öka sysselsättningen och utnyttja öns naturliga förutsättningar för rekreation och fritidsaktiviteter.

Det visade sig emellertid innebära stora svårigheter att i privat regi förverkliga planerna. Byggförbud utfärdades av länsstyrelsen i avvaktan på en lösning av vatten- och avloppsfrågan, transportfrågan måste lösas och dessutom förklarades såsom naturskyddsområde en stor del av den mark som det vinnande förslaget i en arkitektävling avsatt för fritidsaktiviteter av olika slag.

Under de senaste åren har därför siktet varit inställt på att finna en köpare med större möjligheter än Saléninvest att genomföra aktiva planer till nytta för Ven och dess innevånare. En sådan köpare tror vi är staten genom domänverket, som redan tidigare är ägare till stora markområden på ön.



Karta över Ven.

De områden som streckats lodrätt har sålts till Domänverket.

Salénrederiernas Personalstiftelse har dock kvar sitt hus på den vackra ön till glädje för semestrande salénanställda.

Real estate sold

The Swedish Forestry Service has signed an agreement with Saléninvest to acquire part of the Isle of Ven, an agricultural and recreational real estate situated between southern Sweden and Denmark. The Forestry Service already owns large areas of the island.

For a long time, attempts have been made to find ways of increasing employment and taking advantage of the island's natural potential for recreation and holiday activities. As it turned out, realizing these plans under private auspices involved great difficulties.

The employees of Salénrederierna still have their house on the beautiful island for the benefit of vacationing Salén employees.

Bränslebesparing i tankfartygen

Att det är möjligt att reducera bränslekostnaden för våra fartyg vet säkert många ombord. I t/t Sea Symphony har det en tid pågått systematiska försök att spara bunkers. Försöken har varit lyckade och kommer att resultera i rekommendationer till våra tankfartyg om hur det går att köra maskineriet bränslesnålt. Försöken på Sea Symphony är frukterna av ett givande samarbete mellan maskinchefen E. Sjölund, Eric Jonsson på Tekniska avdelningen och tankdivisionens Driftavdelning. Att låta teori och praktik gå hand i hand har här, liksom inom andra områden, visat sig ge ett lyckat resultat.

Bunkerbesparingar är möjliga såväl vid full som reducerad fart. Under en resa nyligen, med reducerad fart till ca 11 knop från Arabiska Viken till Europa, har i Sea Symphony en besparing i bunkers på ca 5 ton/dygn uppmätts som följd av olika omställningar i maskin.

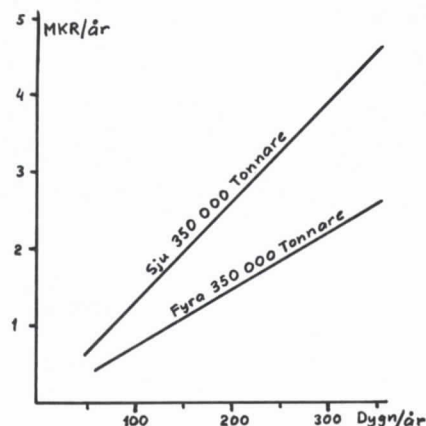
Om flera fartyg skulle tillämpa besparingsförslagen under en längre tid med rådande höga bunkerpriser skulle minskningen i bunkerkostnaden bli betydande. Som synes av figuren härintill minskas bunkerkostnaden med ca 2,5 mkr/år om 4 st 350.000-tonnare är i drift 300 dagar/år. Den verkliga besparingen blir naturligtvis beroende

av den fart som fartygen beordras för.

Försöken på t/t Sea Symphony har bl a omfattat:

- Drift med sänkt tryck i ångpannan
- Istället för högtrycksånga från pannan för värmning av brännolja har utnyttjats ånga som avtappats turbinen
- Tillvaratagande av värme i olika slag av dränage från turbinen.

Bränslesnålt körsätt kommer att ställa något större krav på maskinbefälet i fartygen, men eftersom de är kunniga och positiva till förbättringar och besparingar kommer det säkert inte att vålla problem.



Bränslebesparing i 350.000 tonnare beroende på tiden till sjöss.

Fuel Savings Aboard Tankers

Many of those aboard our ships are doubtless aware that it is possible to reduce vessels' fuel costs. There have been systematic experiments for some time on the *Sea Symphony* to save bunkers. These experiments have proved successful and will result in recommendations to our tankers on how it is possible to run the engines in a way that saves fuel. The experiments aboard the *Sea Symphony* are the fruit of a useful collaboration between Chief Engineer E. Sjölund, Eric Jonsson of the Technical Department and the Technical Department of the Tanker Division. As in other areas, allowing theory and practice to go hand-in-hand has shown good results.

Bunker conservation is possible at both full and reduced speed. During a recent voyage with the speed reduced to about 11 knots from the Arabian Gulf to Europe, *Sea Symphony* showed bunker savings of about five metric tons a day as a result of various engine adjustments.

If more ships would apply the proposed saving measures during a long period, the amount saved would be considerable, given the current high bunker price. As can be seen in the adjacent diagram, the bunker cost is cut by about Skr 2.5 million a year if four 350,000 ton vessels are in operation 300 days a year. The actual savings naturally depend on the speed at which the ships are trading.

The experiments aboard the *T/T Sea Symphony* have, among other things, included:

- Operation with reduced pressure in the boilers,
- Instead of high-pressure steam from the boiler, steam drawn from the turbine was used to heat fuel oil,
- Using the heat from various types of drainage from the turbine.

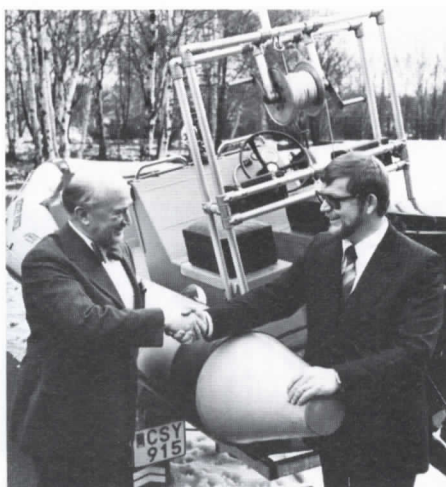
Fuel-savings operation will place somewhat greater demands on engine room officers on our ships, but since they are knowledgeable and favorable toward improvements and savings it will certainly not cause problems.

Belönad salénare

Stiftelsen Sveriges sjömanshus utdelade den 31 januari pris och stipendier till nytta och gagn för de ombordanställda. Utdelningen förrättades av statsrådet Bo Turesson på sjöfolkets idrottsanläggning Rosenhill i Göteborg.

Bland dem som belönades var sjöingenjör Jan Andersson, Åhus, anställd i Salénrederierna. Han erhöll 10.000 kronor för att han tagit fram och utvecklat en anordning för inmatning av hydrazin i pannvattnet. Anordningen eliminerar de hälsorisker som föreligger vid den nuvarande dagliga och öppna hanteringen av det hälsofarliga ämnet hydrazin. Salén-Nytt ber att få gratulera!

Bland övriga stipendiater märks författaren Ove Allansson, som erhöll 15.000 kronor för sina skildringar av arbetslivet i handelsflottan.



Statsrådet Turesson och sjöingenjör Andersson ställde upp för extra handskakning utanför Rosenhill.

Skr 10,000 reward

Jan Andersson, an engineer with Salénrederierna, has been awarded Skr 10,000 for developing a method of eliminating the risks connected with daily handling of hydrazine, a substance dangerous to health.

Skr 10,000 to photographer

Photographer Per-Olow Andersson, whose name is certainly well-known to readers of *Salén-Nytt*, has been awarded a work stipendium of Skr 10,000 by the Swedish Authors' Fund. The stipendium will enable Per-Olow to complete two books now in progress: a photographic report on the Maya Indians of Guatemala, and a volume dealing with balloon flying.

Cargolux expanderar

Cargolux har vidgat sin fraktflygverksamhet ytterligare, nämligen i Syd- och Nordamerika samt Australien.

Genom Aero Uruguay opererar Cargolux sedan en tid tillbaka en CL-44:a (swing-tail) i splitcharter-trafik mellan Montevideo och Luxemburg två gånger i veckan samt fullcharterflygningar mellan Syd- och Nordamerika.

Dessutom har Cargolux introducerat en helt ny fraktservice mellan Luxem-

burg och Melbourne/Sydney i Australien. Denna expansion inom ännu ett intressant trafikområde har kunnat göras sedan Cargolux chartrat in ytterligare en DC-8:a. Flottan består nu av fem DC-8:or och två CL-44:or. För en månad sedan beställde Cargolux en Boeing 747-200F Jumbo Jet för leverans 1979. Det planets lastkapacitet blir 107 ton med möjlighet att lasta både pallat gods och containers.



An Aero Uruguay CL-44 loading at Luxemburg for Montevideo.

Cargolux extends freight network

Cargolux, in which Saléninvest holds a one-third interest, has extended its air freight operations to South America, North America and Australia.

In cooperation with Aero Uruguay, Cargolux operates a CL-44 (swing-tail) in split-charter traffic between Montevideo and Luxemburg twice a week, and full-charter flights between South and North America.

In addition, Cargolux has established a new freight service between Luxemburg and Melbourne/Sydney in Australia. The expansion into yet another promising region was made possible by Cargolux chartering a further DC 8. At the moment, the airline's fleet consists of five DC 8's and two CL 44's.

A month ago, Cargolux ordered a Boeing 747-200F jumbo jet, to be delivered in 1979. This aircraft will have a cargo capacity of 107 tons, and will be able to accommodate both pallets and containers.

Immingham förbättrar kontakten med sjöfolk

Befolkningen i Immingham, England, skall ta hand om gästande sjömän på ett bättre sätt än hittills. Det har stadens myndigheter beslutat. Därigenom vill man försöka popularisera hamnen bland alla de sjömän som gästar Immingham.

Ett av de första fartyg, om inte det allra första, som blev föremål för denna nya giv var Salénrederiernas bulkfartyg Arctic Wasa, som blev omhändertaget av elever, både flickor och pojkar, från The Comprehensive School i Immingham. Höjdpunkten var en fotbolls-

match inomhus, som de våra förlorade med 10—4 mot de rätt väl samtränade engelsmännen.

Efter matchen togs den här bilden, som visar (övre raden fr v) 2:e styrman Lars Eriksson, matros Fredrik Karlin, reparatör Arne Notander, jungman Åke Nilsson, 2:e kock Jan Ahl, engelsman, motorelev Lars Gustavsson och telegrafist Per Bogren. Mittersta raden fr v: lättmatroserna Bernt Österlund och Anders Wibaeus, matros Esa Nikkanen. På nedre raden ses det engelska laget.



Immingham creates better contacts with seamen

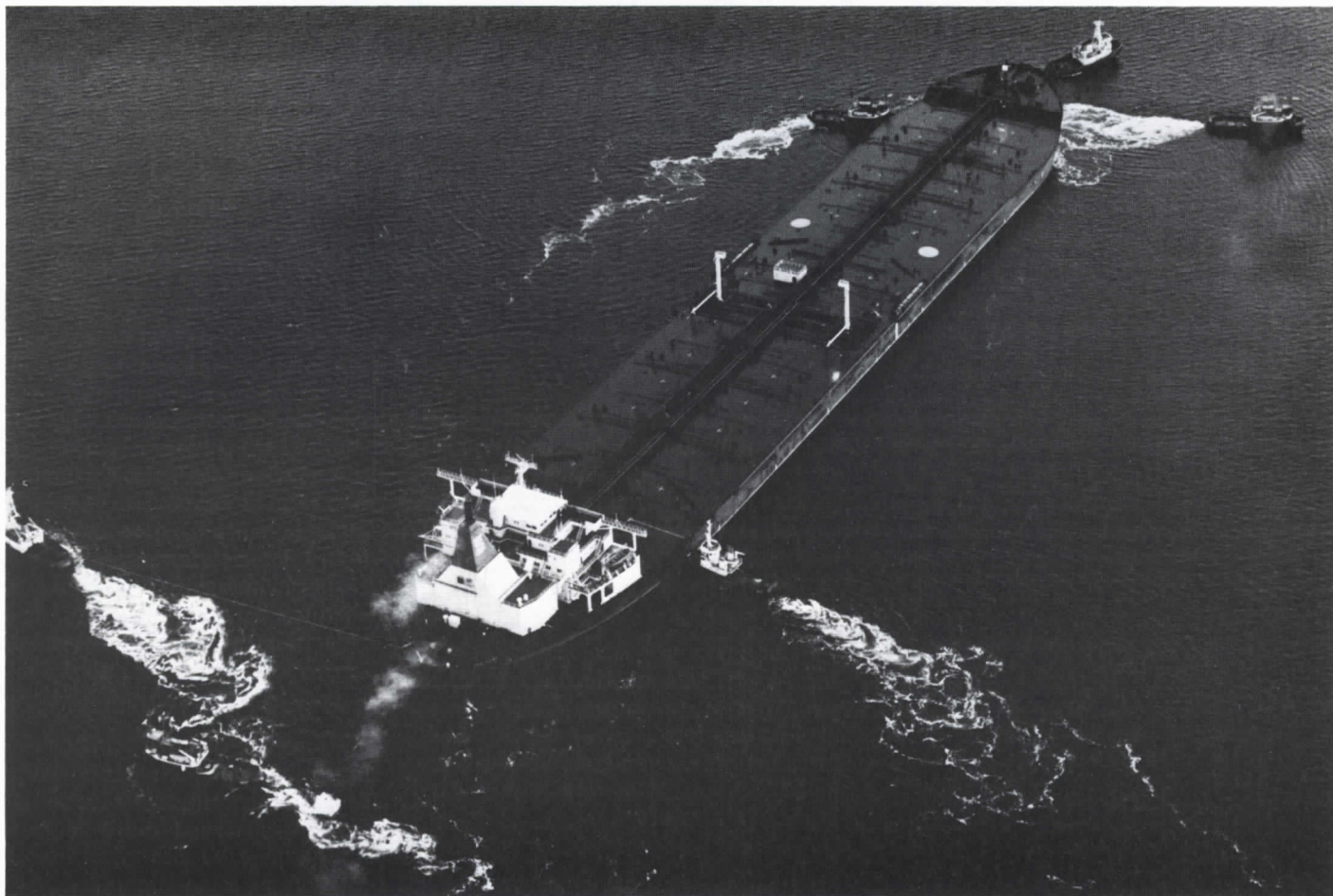
The people of Immingham, England, will be taking better care of visiting seamen than before, authorities have decided. They hope to make this lively English east coast port popular among many visiting sailors.

One of the first ships, if not the very first, to be treated to this new hospitality was Salénrederierna's bulk carrier Arctic Wasa, whose crew were the guests of pupils, both boys and girls, from the Comprehensive School in Immingham. The high point was an indoor soccer match, which our boys lost by 10—4 to the rather well trained English side.

After the match, this picture was taken.



700.000 ton olja till Scanraff på salénkölar



Sea Saint assisterades av sex bogserbåtar vid angöringen i Brofjorden.

Två av tankrederiets ultramoderna ULCC (Ultra Large Crude Carriers) har nyligen utlossat fulla laster av råolja till Scanraffs anläggningar i Brofjorden.

T/T Sea Stratus anlände den 17 dec. och avgick den 20 dec. efter att under 60 timmar ha lossat 336.618 longton råolja samtidigt som crude-spolning utfördes. T/T Sea Saint anlände den 2 febr. och avgick den 6 febr. Fartyget lossade 341.720 longton råolja samt crudespolade. Hamntiden blev även här 60 timmar.

Befälhavarnas bedömningar av hamnen — kaptenerna Ivar Jönsson och Bengt Svensson — var samstämmigt positiva. Angöring, rundsvängning och

förtöjning kunde genomföras på ett säkert och tillfredsställande sätt. Detta beroende på hamnens skyddade läge och dess goda planering. Befälhavarnas och lotsarnas gedigna utbildning vid simulator bidrar i hög grad till att rätta bedömningar görs och säkra manövrar utförs.

Scanraff-Brofjorden bedömes som den bästa och säkraste av de tankhamnar som våra ULCC angör för lossning.

Anm.: Med crude-spolning avses rengöring av lastoljetankar under pågående lossning med lasten som spolvätska. Spolningen sker med fartygets Gunclean-anläggning.

700,000 crude for Scanraff

Two of Salén's ULCC's recently discharged full cargoes of crude at Scanraff's Brofjorden refinery on the Swedish west coast.

The t/t Sea Stratus arrived on December 17 and discharged 336,618 tons. The t/t Sea Saint arrived on February 2 and discharged 341,720 tons. Both vessels took about 60 hours to discharge.

Scanraff/Brofjorden is regarded as the best and safest of the tanker harbors at which Salén ULCC's discharge.

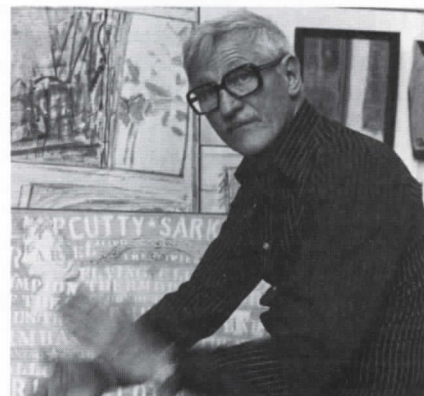
Sjöman och artist

Waldemarsudde öppnar den 24 februari sina portar för konstnären Gösta Werner — en av sjölivets främste tolkare inom svensk bildkonst. Som sjöman upplevde Gösta Werner både segelfartygen på 20- och 30-talen och andra världskrigets skoningslösa jakt på handelsfartyg. Han är representerad i bl a Nationalmuseum, Moderna Museet och H.M. Konungens samlingar. Bland hans senaste arbeten märks en

väldig ballong under taket i Göteborgs nya flyghamn Landvetter och textil utsmyckning i Tor Britannia.

Som medutställare har Gösta Werner valt den som helt ung bortgångne svenske impressionisten Carl Skånberg (1850—1885), som även gjorde sig känd som en förnämlig marinmålare.

Salénrederiernas konstklubb planerar ett besök på Waldemarsudde i mars med konstnären som guide.



Gösta Werner

Tor Line i Venezuela-trafik

Tor Line har slutit avtal med Venezuelas näst största rederi, Linea Manaure, om ett joint venture med ro/ro-fartyg. Avtalet har formen av en steg för steg-uppgörelse, där det venezolanska rederiet i första omgången time-chartrar Tor Lines ro/ro-fartyg Kratos med svensk besättning.

Fartyget skall sättas in i trafik mellan Miami och hamnar i Venezuela. Där förekommer en betydande trafik med trailers som dras från amerikanska mellanvästern till Florida, en väg som tydligen allt fler företag väljer framför att lasta ut i östkusthamnarna. Inte minst handlar det om transporter av bildelar på semi-trailers för sammanställning i Venezuela.

Beroende på hur snabbt utvecklingen går blir också systerfartyget Nike aktuellt för samma typ av trafik. Avsikten är att fartygen så småningom skall överföras i ett venezolanskt bolag, där Tor Line får ett minoritetsintresse. Kratos och Nike är de två ro/ro-fartyg som Transatlantic förde med sig, när företaget gick in som delägare i Tor Line.

Genom det nu tecknade avtalet har Tor Line kommit in i en trafik där det råder flagg-preferans för venezolanska rederier. Det hade annars varit omöjligt för Tor Line att engagera sig där.

Tor Line on Venezuela route

The Tor Line has signed an agreement with Venezuela's second-largest shipping company, Linea Manaure, concerning a joint venture project involving ro/ro vessels. The agreement will be carried out step-by-step, beginning with the Venezuelan company time-chartering the Tor Line's ro/ro vessel Kratos.

The vessel will ply the route between Miami and harbors in Venezuela. There is a substantial trailer traffic deriving from trailers operating between the U.S. Middle West and Florida.

Depending on how quickly the joint venture develops, the Kratos' sister ship Nike may also be time-chartered in this way.

Hans Laurin, managing director of the Tor Line, emphasizes that the two vessels would have been sold but for this agreement, which provides and opening for the Line on a route where ships of Venezuelan flag are given preference.

Jätteskalbagge



Det händer understundom att olika tropiska djur — skalbaggar, ormar etc — följer med i bananlådor från skeppningshamnarna. Dessbättre är djuren nästan alltid döda vid framkomsten. När Snow Flake för någon tid sedan låg i Almirante i Centralamerika och lastade bananer för Rotterdam fångade matros Lars Melander en jätteskalbagge av en typ som brukar hålla till i bananplantagerna. För att illustrera hur stor den var, fotograferade han den vid mässman Åse Pedersens armbandsur. Ingen liten kackerlacka precis!

Giant beetle

It occasionally happens that various tropical beasts — beetles, snakes etc — hitch a ride inside a banana box from the port of shipment. Fortunately these animals are almost always dead on arrival at the port of destination. When the Snow Flake was in Almirante, Central America, some time ago loading bananas for Rotterdam, Able Seaman Lars Melander caught a giant beetle of a type that usually lives on banana plantations. To illustrate how big it was, he photographed it next to his girlfriend Åse Pedersen's wrist watch. Lars Melander writes in a letter that these beetles are common in banana-growing countries and, like butterflies, they often invade ships in large numbers.

Termination notices

Negotiations with the trade unions, and the serving of notices of termination to land-based employees in Stockholm stemming from last autumn's announcement, have now been completed.

By natural attrition, and internal transfers within the Group, it has been possible to reduce the number of terminations in Stockholm to about half the original number announced, which was 70.

Uppsägning av landanställda

De fackliga förhandlingarna och uppsägningarna av landanställda i Stockholm i anledning av höstens varsel har nu avslutats.

Alla medarbetare som berörs av uppsägning under året har fått besked. Genom naturlig avgång och interna omplaceringar inom koncernen har antalet uppsägningar kunnat reduceras till omkring hälften av det ursprungliga antalet i Stockholm, som var 70.

Som en följd av turordningsreglerna och uppsägningarna blir en del omplaceringar inom kontoret nödvändiga att genomföra. Några har redan skett och ytterligare kommer att ske under våren.

Tor Scandinavia utställningsfartyg i Saudi-Arabien

Oljestaterna på den arabiska halvön — främst Saudiarabien och de s k Golfstaterna — erbjuder enorma exportmöjligheter för svensk industri. Saudi-Arabien importerade 1976 varor för 95 miljarder kronor och om två år, 1980, beräknas importen uppgå till 225 miljarder!

Marknaderna är emellertid inte lättarbetade. Man måste känna till länderna, t ex deras kultur, traditioner, handelsmönster och sätt att driva affärer och man måste visa upp sig, knyta kontakter och demonstrera vad man har att erbjuda.

Det är mycket svårare att ställa ut sina varor eftersom det inte finns fasta varumässor och det är dyrt att transportera en tung maskin dit bara för en demonstration. Dessutom är det mycket svårt att få hotellrum för säljarna.

Allt detta gör en flytande mässas mycket naturligare då ett fartyg kan transportera utställningen och hålla utställarna med hytter, sammanträdesrum och matsalar för sig och sina gäster.

Den holländska exportföreningen har därför hyrt in Tor Scandinavia för att besöka hamnar runt den Arabiska halvön med avgång från Amsterdam den 9 januari 1979. Det svenska Exportrådet går nu ut med en kampanj för att få svenska exportörer att under tiden 13/2—1/3 1979 visa upp sig runt hela den Arabiska halvön. Exportrådet vill nämligen på återresan hyra in Tor Scandinavia som utställningsbåt med besök i Kuwait, Damman, Bahrein, Abu Dhabi, Dubai, Muscat och Jeddah, alltså 7 städer i 5 länder.

Handelsminister Staffan Burenstam-Linder kommer att försöka vara med, vilket betyder att man kan få kontakter på regeringsnivå i de länder man besöker.

Kostnaderna för baspaketet ligger på ca 86.000:— per företag, men det finns också andra, mindre kostsamma alter-



Tor Scandinavia i Göteborg.

nativ. Utställningsresan genomföres endast om minst 60 % beläggning erhålles.

För Tor Line skulle en framgång med denna typ av resor innebära en möjlighet att lösa ett grundproblem, nämligen lönsamheten under de mörkaste vintermånaderna. Även om ett mycket omfattande resande byggs upp på Nordsjön under denna tid, är naturligtvis det svårt att så års utnyttja båda de stora och dyra passagerarfartygen, Tor Britannia och Tor Scandinavia. Tor Line avser istället att för denna period skaffa betydligt billigare ersättningsfartyg.

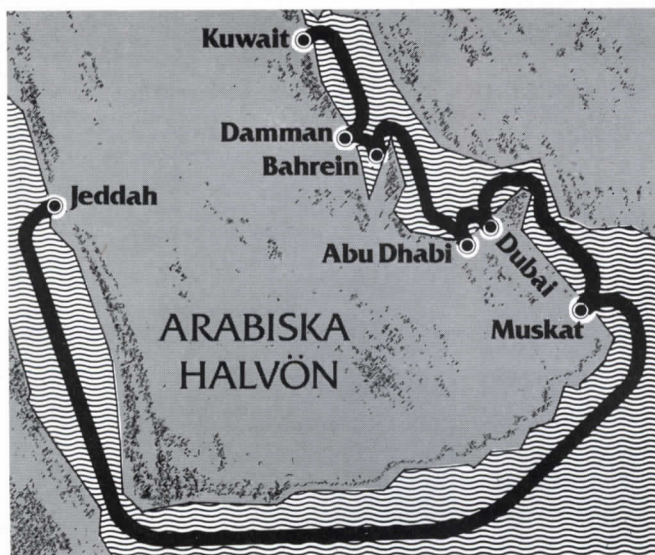
Avsikten är att i framtiden marknadsföra utställningsresor även i andra europeiska länder. Som mål finns utöver Mellanöstern även andra köpkraftiga, nya marknader där ännu inte affärsförbindelserna utvecklats tillräckligt och där samma förutsättningar finns som i Mellanöstern, t ex vissa delar av Afrika och Sydostasien.

Tor Scandinavia to Saudi-Arabia

The oil states around the Gulf — mainly Saudi Arabia and the Gulf states — offer enormous export possibilities for Swedish industry. But these markets are not easy to operate in. One must know the countries and their culture, traditions, trading patterns and commercial life, and must make business contacts and demonstrate what one has to offer.

This is the background to one of the largest export drives ever carried out by the Swedish Export Council. Between Februari 2, 1978 and March 3, 1979 Swedish exporters will be able to show their goods and services all over the Gulf area at a floating trade fair. The Swedish Export Council has rented Tor Scandinavia as an exhibition ship to visit Kuwait, Damman, Bahrein, Abu Dhabi, Dubai, Muscat and Jeddah — seven cities in five countries.

The Swedish Minister of Trade will try to be present. In 1976, Saudi Arabia's imports totalled Skr 95 billion and in two years' time, in 1980, they are expected to have climbed to Skr 225 billion.



*Tor Scandinavias route
The "Tor Scandinavia's route".*

SFBF-klubben Salén

håller årsmöte i Stockholm
måndagen den 20 mars kl 13.00 på
SFBF:s kansli, Skeppsbron 32, samt
i Göteborg tisdagen den 21 mars kl
13.00 på Rosenhill.

På dagordningen: Förslag till
ändring av klubbens stadgar samt val
av styrelseledamöter.

Styrelsen

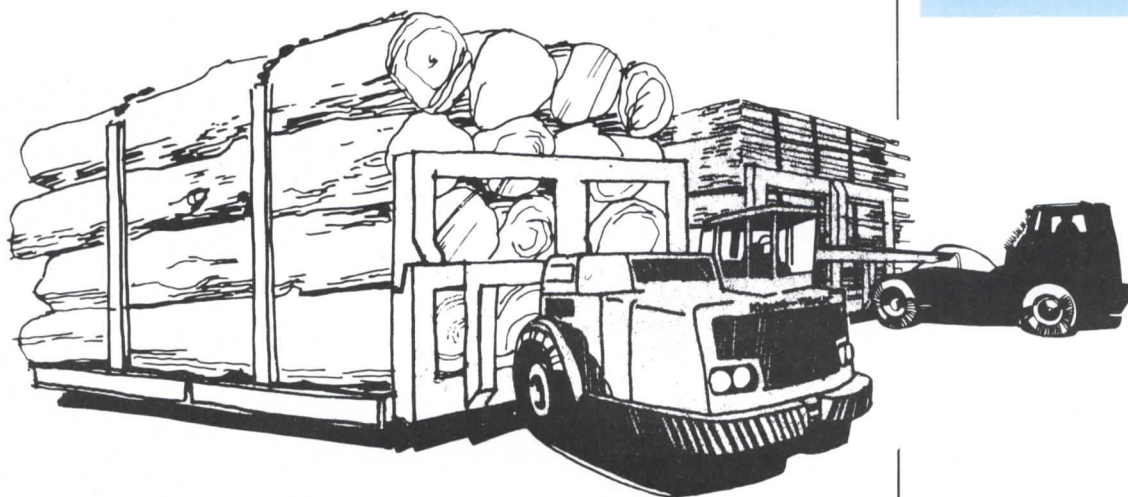
LUF har USA-chans

Möjligheter föreligger för Salén & Wicander Terminalsystem AB att teckna en betydelsefull order på det så kallade LUF-systemet (Lift Unit Frame). Det rör sig om leveranser till USA för flera tiotal miljoner kronor.

Bakom denna chans ligger den stora finska konsultfirman Jaakko Pöyry, som nyligen vunnit förstapriset i en idé tävling för en exportterminal i USA, ett förslag som är baserat på LUF-systemet. Idé tävlingen hade utlysts av Weyerhaeuser Co, ett av Nordamerikas största skogsföretag.

Den planerade terminalen skall exportera omkring 2 miljoner årston skogsprodukter. Fyra ro/ro-fartyg på 45.000 tdw vardera skall gå i kontinuerlig trafik på Fjärran Östern. Slutligt beslut om bygget fattas under våren och anläggningen skall tas i bruk 1980.

LUF bygger på att last samlas i enheter om ca 100 ton, som sedan förflyttas med låga trailers och dragfordon enligt vanlig pallteknik.



Important Order to LUF?

There are very good prospects that Salén & Wicander Terminalsystem AB will sign an important order for the so-called LUF (Lift Unit Frame) system. It involves deliveries to the USA worth many million dollars.

The potential customer is the large Finnish consultancy firm, Jaakko Pöyry, which recently won first prize for a terminal proposal, based on LUF, in a competition sponsored by the Weyerhaeuser Co., one of North America's biggest forest products companies. The planned terminal would export about 2 million tons of wood products annually. The final decision regarding the building of the terminal will be taken during the spring, and, the terminal will be put on stream in 1980.

The LUF system is based on collecting a load in units of about 100 tons, which are then moved on low trailers and traction units according to usual pallet techniques.

Säl-samma syner

Ett fartygs bulbstäv bidrar inte enbart till att höja farten, den kan även tjäna som plage och tillfällig viloplats för gästande sälar. Det har vi fått tvenne fotografiska bevis för den senaste tiden från två olika fartyg och helt skilda delar av världen.

Först kom ett foto från ekonomiföreståndare Sven Fasth på Snow Flower, som hade plåtat en sälunge liggande på bulben i allsköns ro medan fartyget lastade citrus i Long Beach. Sedan fick vi ett liknande foto från överstyrman Bertil Stenström på Celtic Wasa, som tagit bilden när fartyget låg i Western Port utanför Melbourne i Australien och lastade plåt. Sälerna gav sig iväg på kvällarna men återvände varje morgon till den solvarma bulben. Att sälarna var välkomna gäster och fina fotoobjekt för besättningen kan man utgå ifrån.



Säl och Celtic Wasa

Signed, Sealed and Delivered

The bulb bow of a ship not only helps increase its speed, but can also serve as a bathing beach for visiting seals. We have recently received two pieces of photographic evidence of this from two different ships in two completely different parts of the world.

First came a photo from Chief Steward Sven Fasth on the Snow Flower, who had snapped a picture of a baby seal lying peacefully on the bulb while the ship was loading citrus fruit in Long Beach. Then we received a similar photo from Chief Mate Bertil Stenström of the Celtic Wasa, who had taken the picture outside Melbourne, Australia. The seal would disappear in the evenings but came back every morning to the sun-heated bulb. We can take it for granted that the seals were welcome guests and fine photographic subjects as far as the crews were concerned.

Sålda fartyg

Malm/tankfartyget Singö om 7.170 tdw har av Salénrederierna sålts till Hussein Tahier Abdull Aziz, Jeddah, Saudi-Arabien, och levererades till de nya ägarna den 16 december.

Singö var byggd 1962 vid Howaldts-werke, Kiel, för Rederi AB Rex och övergick i Salénrederiernas ägo vid

fusionen med Rexbolaget 1967. Sedan mitten av 1976 hade Singö legat upplagd i Göteborg på grund av den dåliga marknaden.

Förutom malm och olja kunde Singö ta full last av svavelsyra i malmrummen. Hon gjorde under åren åtskilliga resor med svavelsyra för Boliden.



Singö före avgången från Göteborg.

Rederi AB Salénia har sålt kylfartyget m/s San Benito till AB Vasa Shipping OY, Vasa, Finland.

Fartyget, som levererades i Long Beach den 18 januari, är långtidsbefraktat till Salénrederierna.

Fartyget behåller sitt nuvarande namn och kommer att segla under finsk flagg.

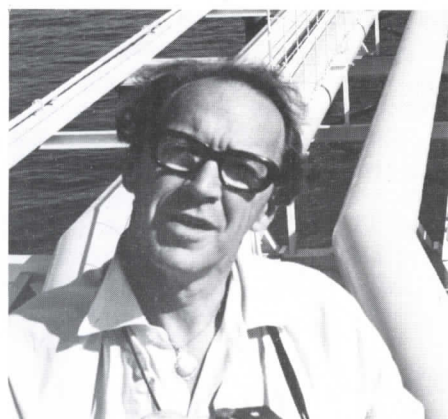


10.000 kr till Per-Olow

Sveriges Författarfond har tilldelat fotograf Per-Olow Andersson ett arbetsstipendium på 10.000 kronor. Stipendiet skall underlätta för Per-Olow att färdigställa två böcker under arbete — dels en fotografisk skildring av Mayaindianerna i Guatemala, dels en bok om ballongflygning, "Aerostater — lättare än luft" på Norstedts förlag.

Per-Olow och hans eminenta fotokonst känner säkert alla läsare av Salén-Nytt till. Vad många däremot inte vet, är att Per-Olow även tidigare ägnat sig åt författarskap och bildjournalistik. 1949 gav Lindkvists förlag ut "Pekboken", en illustrerad ABC-bok i 200.000 ex. med Per-Olow som författare/fotograf. 1956—57 utgav han på förlaget Henry Regnary Co., Chicago, boken "They Are Human Too...", en skildring av Palestinaflyktingarnas situation. Boken blev uppmärksam i många länder och prisbelönad i USA.

Åren 1962—66 tillbringade Per-Olow i Egypten, där han i bild dokumenterade Nubien, Abu Simbel och övriga



Per-Olow

faraoniska, romerska och grekiska minnesmärken samt inventerade dekorationer i 230-talet gravar från 12:e till 21:a egyptiska dynastierna.

I samband därmed erhöll han 16.800 kronor från Carl-Bertel Nathhorsts vetenskapliga stiftelse till en doktorsavhandling i grav- och monumentaldekoration. Avhandlingen färdigställdes 1966 med ytterligare stöd från

Ships sold

The ore/tanker vessel Singö, 7,170 dwt, has been sold by Saléns to Hussein Tahier Abdull Aziz, Jeddah, Saudi-Arabia, and was delivered to its new owner on December 16.

Singö was built in 1962 at Howaldtswerke, Kiel, West Germany, for Rederi AB Rex. It came into Saléns possession in 1967, when the Rex company merged with Salén.

Rederi AB Salénia has sold the reefer ship m/s San Benito to AB Vasa Shipping OY, Vasa, Finland. The vessel, which was delivered in Long Beach on January 18, is on long-term charter to Salénrederierna. The ship will retain its present name and sail under the Finnish flag.

"The Maritime Power of the State"

A book entitled *The Maritime Power of the State* has recently been published by the Society of Military Literature in Stockholm. The book was translated from Russian with the help of financial support from the Sven and Dagmar Salén Foundation. It was written by the commander-in-chief of the Soviet navy, Admiral S.G. Gorsikov. The book gives us an insight into Soviet naval strategy.

"Statens sjömak"

Med ekonomiskt stöd från Sven och Dagmar Saléns stiftelse har i dagarna boken "Statens sjömak" utkommit på Militärhistoriska föreningen i Stockholm. Den är översatt från ryskan och författad av Sovjets marinchef amiral S.G. Gorsjkov. Boken ger oss en inblick i sovjetiska beslutsprocesser och i sovjetisk marin strategi. Genom att bygga upp en av världens största och modernaste flottor med havsforsknings-, fiske-, handels- och örlogsfartyg spridda över hela världen har amiral Gorsjkov skapat historia. Boken kommer säkert att röna stort intresse.

University of Chicago samt H.M. Konung Gustaf VI Adolf.

Under slutet av 60-talet sammanställde Per-Olow en vandringsutställning för Unesco bestående av hans utvalda bildmaterial om Unescos internationella hjälpaktion för flyttningen av Nubiens monument. Kung Gustaf VI Adolf öppnade utställningen i Stockholm.

Fraktmarknaden

(vecka 5)

Kyl

Kylmarknaden har under december 1977—januari 1978 varit mycket svag, främst på grund av regn och kyla som drabbat framför allt Marocko och Israel. Citrusskeppningarna från Marocko har varit kraftigt reducerade och de få laster som fraktats har avslutats till mycket låga frakter.

Importrestriktioner i Iran på bananer och citrus har också påverkat marknaden negativt varför ett antal fartyg har legat utan sysselsättning vissa tider. Vi har dock själva ej drabbats alltför hårt av den dåliga marknaden tack vare goda volymer under våra årskontrakt samt en hygglig storlek på flottan.

Inför stundande högsäsong kan vi dock konstatera att Australien och Argentina har drabbats av hagelstormar som kan påverka exportkvantiteterna av äpplen/päron. Med tanke på den tonnagebrist som vanligtvis råder under vårmånaderna bör detta icke få någon inverkan på säsongen.

Årsresultatet 1977 har varit tillfredsställande och vi ser goda möjligheter till ett bra resultat även för 1978.

Tank

Aktiviteten har, generellt sett, varit låg på tankmarknaden under perioden december—januari. Spekulative oljeskeppningar inför OPEC-mötet i Caracas, den 20—21 december, uteblev då det på ett tidigt stadium stod klart att oljeprishöjningarna, om sådana överhuvudtaget var aktuella, skulle bli små.

Vidare har lagersituationen i västvärlden varit sådan att man, med hänsyn till den förväntade oljekonsumtionsutvecklingen, ej kunnat motivera en ökad hemtagning av olja. De totala oljelagren var t ex 16 milj. ton större i USA i mitten av januari, än året innan.

Arabiska Viken

Under november fraktades 17,0 milj. dwt från AG, vilket var årets högsta siffra. Med hänvisning till vad som tidigare sagts, fraktades enbart 6,6 milj. dwt i december, årets klart lägsta siffra. Under januari 1978 förväntas 11,9 milj. dwt ha skeppats ut. Denna ökning av laster har dock inte fått frakterna att stiga, utan dessa har snarare sjunkit. Orsaken till detta ligger i att över 12 milj. dwt anlände till AG under årets första månad. De senaste avsluten var på ULCC WS 15,75 och på VLCC WS 19,5.

Medelhavet/Nord- och Västafrika

Frakterna gick upp under december för att i januari sjunka till förra sommarens lägsta nivå, dvs WS 32,5—35 för 85.000-tonnare.

Karibien

Även denna marknad förbättrades under december, och en 35.000-tonnare fick WS 147,5 på traden Carib/USAC i mitten av månaden. Denna uppgång var tyvärr, även den, av tillfällig karaktär, och marknaden är idag mycket svag.

Periodmarknaden

Texaco har varit i marknaden och tagit in två 150.000-tonnare samt tre ULCC på ett års T/C. En av dessa tre ULCC är Sea Saint, som erhöll \$ 0,50 (motsvarande WS 22,75) dvs samma frakt som Titus (Wilhelmsen) erhöll. Arco har chartrat in två ULCC som ska användas som lager i 4 respektive 6 med option ytterligare 12 månader.

Torrlast

Torrlastmarknaden har under perioden dec 77/jan 78 försvagats. Uppgången under november månad blev enbart säsongsmässig och det dåliga handelsklimatet i Europa och Japan har fortsättningsvis påverkat tillgången på laster negativt.

Spannmålssektorn visar god aktivitet och den goda amerikanska skörden beräknas sysselsätta tonnage i handy-size/Panmaxstorlek i något högre grad under 1978 än 1977. Inseglingnivån på Panmax ligger dock fortfarande mycket lågt dvs ca US\$ 1.50/1.75.

Under perioden har torrlastrederiet infraktat Panmax tonnage för transport av säckat ris till Bangladesh till tillfredsställande vinstresultat. Vidare har vårt engagemang i transport av projektlaster (mobile homes/knocked down houses/pipes/containers) från USA intensifierats genom infraktning av kompletterande bulktonnage av open-type med boxshaped holds.

Svedels konventionella linjetrafik till Östafrika går med bra resultat men ro/ro trafiken visar nedåtgående bokningsgrad på grund av hårdnande konkurrens.

Offshore

Dagsraten för jack up-riggare i Mexikanska Golfen ligger kvar runt \$ 20.000/dag. Vi har i dagarna offererat Salenergy II till Cities Service för \$ 22.000/dag och avvaktar nu oljebolagets reaktion. Kontraktet skulle gälla för 6 månader från och med 78-03-26. Salenergy I jobbar för Conoco till dagsrat \$ 20.000. Även detta kontrakt gäller 6 månader och bör förnyas senast 1978-03-15. Vi har således 45 dagar på oss att avvakta marknaden och bestämma dagsrat för nästa 6 månaders period med Conoco.

De nya jack up-riggare, vilka är under byggnad vid varv i USA, börjar levereras och vi kan med tillfredsställelse se att samtliga enheter har kontrakt då de levereras från varven. Trots att 17 enheter skall levereras under 1978 i USA torde sysselsättningen ej bli något problem för dessa enheter. Orsakerna till detta är många men en del av de viktigare faktorerna är att de federala myndigheterna har skärpt sina krav gentemot oljebolagen vad gäller tid för att utvinna olje- och gasfyndigheter samt att oljebolagen nu satsar hårt på områden i Mexikanska Golfen då borrhningar i "nya" områden såsom Alaska, Kalifornien och USA:s ostkust har blivit en politisk fråga, fördröjd genom rättegångar och "red tape".

Det finns dock förhoppningar om att områden utanför USA:s ostkust under våren 1978 kommer att bli tillgängliga för oljebolagen. I detta område kommer semisubmersibles närmast att bli sysselsatta.

The freight market

(week 5)

Reefer market

The reefer market was very weak during December 1977—January 1978, primarily because of the rain and cold weather which hit Morocco and Israel. Citrus shipments from Morocco have been greatly reduced and the few cargoes that have been freighted were at very low rates.

Import restrictions in Iran on bananas and citrus fruit have also affected the market negatively — consequently, a number of ships have been idle at certain times. However, we ourselves have not been hit too hard by the bad market, thanks to good freight volume in accordance with our yearly contract, in addition to having a fleet of reasonable size.

Prior to the coming peak season, Australia and Argentina have been hit by hailstorms which can affect export quantities of apples and pears. Bearing in mind the drop in tonnage which is usual during the spring months, this should not have any effect on the peak season.

The results for 1977 were satisfactory and the results for 1978 are also expected to be positive.

Tanker market

Broadly speaking, activities on the tanker market were sluggish during December and January. There were no speculative oil shipments prior to the OPEC-meeting in Caracas, December 20—21, as it was clear that any increase in oil prices would be negligible.

In addition, taking into account the trends in oil consumption, the oil storage situation in the West is such that increased imports of oil cannot be justified. For example, in the middle of January, total oil stocks in the U.S.A. were 16 million tons larger than at the corresponding period in the previous year.

The Gulf

During November, 17 million dwt was freighted from the Gulf, the year's highest figure. This compares with 6.6 million dwt for December, definitely the lowest figure for the year. During January, 1978, 11.9 million dwt is expected to have been shipped out. This increase in cargoes has not meant a rise in freight rates; on the contrary, they have fallen. The cause is largely the fact that more than 12 million dwt arrived in the Gulf area during the first month of the year. The latest transactions gave ULCC WS 75 and VLCC WS 19.5.

Mediterranean/North and West Africa

Freight rates went up during December, only to fall to last summer's lowest figure — WS 32.5 for an 85,000-ton vessel.

Caribbean

This market also improved during December, and a 35,000-ton vessel made WS 147.5 in the middle of the month on the Carib/USAC trade. Unfortunately, this increase, too, was only temporary and the market is very weak at present.

Spot market

Texaco has now come into the market and taken on two 150,000-ton vessels, as well as three ULCC's on a one-year T/C. One of these ULCC's is called *Sea Saint* and got \$0.50 (which corresponds to WS 22.75), the same rate *Titus* (Wilhelmsen) received. Also has chartered two ULCC's which will be used as storage for four and six months respectively, with an option on 12 months.

Dry Cargo

During the period December 1977 to January 1978 the dry cargo market weakened. The upturn in November was merely seasonal and afterwards the poor business climate in Europe and Japan continued to negatively affect the availability of cargoes.

The grain sector experienced relatively strong activity and the good American harvest is expected to result in the employment of more Panmax handy-size tonnage in 1978 than in 1977. However, the Panmax rate continues to be very low, i.e. about USS 1.50/1.75.

During the period, the Dry Cargo division chartered a Panmax tonnage for shipping bagged rice to Bangladesh, which gave a satisfactory return. In addition, the Division's involvement in the transport of "project cargoes" (mobile homes, knocked-down houses, pipes and containers) from the USA was intensified by chartering supplementary bulk tonnage of the open type with box-shaped holds.

Svedel's conventional liner traffic to East Africa is yielding good results, but the ro/ro traffic shows a negative booking trend due to sharper competition.

Ny Siwertell-order



AB Siwertell, som ingår i Salén & Wicander-gruppen, har tagit hem ännu en fin order från Belgien. Spannmålsföretaget Euro-Silo har nämligen i dagarna beställt sin andra fartygslossare från Siwertell. Den nya anläggningen blir identisk med den tidigare levererade och kommer att installeras på samma kaj.

Båda anläggningarna kommer att användas tillsammans med en av de två befintliga suglossningsanläggningarna. Den tidigare levererade Siwertell-anläggningen har lossat över 1 miljon ton under de 11 månader som den varit i drift med en lossningskapacitet av 600 ton spannmål och 400 ton soymjöl per timma för vardera anläggningen.

Euro-Silo's beslut att inköpa ytterligare en Siwertell-lossare har i hög grad påverkats av att kvantiteterna av derivat, soymjöl och andra "tröga" material har ökat i förhållande till spannmål. Dessa "tröga" material vållar stora problem vid lossning med pneumatiska utrustningar.

I jämförelse med konventionella pneumatiska fartygslossare erbjuder Siwertell-systemet följande fördelar:

1. Avsevärt lägre effektbehov.
2. Högre kapacitet.
3. Inga filterproblem.
4. Den unika grävkraften som gör det möjligt att lossa tröga material utan att använda bandfordon eller annan personal i lastrummet. Endast en operatör erfordras.
5. Minskade underhållskostnader. Slitdelar kan lätt utbytas.

6. Möjlighet att nå in under luckkanterna med hjälp av pendelrörelser hos den vertikala armen.
7. Möjliggör lossning av flera typer av material.
8. Mindre skador på materialet.

Siwertell har också en färdigkonstruerad pråm-lossare med en kapacitet på 80—120 ton/tim men i övrigt med samma fördelar som de större anläggningarna.

Second Siwertell ship unloader to Gent

Euro-Silo has placed the order for a second Siwertell shipunloader, identical to the existing one.

The first equipment has unloaded well over 1 million tons of grain and derivatives during the 11 months that it has been in operation.

The handling capacity for each of the Siwertell-unloaders will be 600 tons/hour of grain or 400 tons/hour of soymeal.

The introduction of the second Siwertell-unit at Euro-Silo is to a large extent a result of the increasing quantities of derivatives, soymeal and other non-flowing materials which give great difficulties when handled by pneumatic unloaders.

In comparison with conventional pneumatic unloaders the Siwertell-system has a number of advantages, e.g. considerably less power requirement, higher capacity, no filter problems, reduced maintenance costs and less breakage of the grain.

During 1977 Siwertell delivered a total of four unloaders.

Siwertell has also ready designs for a barge-unloader with capacity 80—120 tons/hour but with the same features as the larger units.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 7

Dagmar Salén

Ångfartyg, byggt 1907 av J. Priestman & Co i Sunderland.

Tonnage: 3.840 brt., 2.382 nrt., 6.200 tdw.

Reg.nr: 7572.

Byggs för rederiet Kjaer & Isdahl, Bergen och döptes till *Alden*.

1911, såld till D/S A/S Östlandet (A. Mohn), Christiania, Norge och omdöpt till *Østerdal*.

1928, nov., inköptes fartyget till Sverige av Rederi AB Ovidia (C.I. Morin), Göteborg och namnet ändrades nu till *Valdivia*.

1930, nov., inköptes fartyget av AB Svenska Handelsbanken, Stockholm som säkerhet för fordringar i fartyget.

1934, maj, förvärvades ångaren, som legat upplagd i flera år, av Rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm och hon gavs nu namnet *Dagmar Salén* efter skeppsredare Saléns hustru. Det var således det första fartyget med ett "Salén"-namn.

1936, sept., avyttrades ångaren ånyo, nu till O/Y Wiides (A. Wihuri), Helsingfors, Finland och namnet blev ändrat till *Wisa*.

1943, köptes fartyget för 33 milj. finska mark av Mariehamns Rederi AB (Gustaf Eriksson), Mariehamn, och hon återfick nu sitt första namn *Alden*.

Runa (1935–1936)

Ångfartyg, byggt 1908 av Göteborgs M.V. AB, Göteborg.

Tonnage: 633 brt., 346 nrt., 850 tdw., efter 1927: 783 brt., 418 nrt., 1.025 tdw.

Reg.nr: 4829.

Ångaren *Runa* byggdes 1908 med namnet *Ernst* och tillhörde Ångfartygs AB Labora i Göteborg.

1915, febr., försåldes fartyget till Det Bergenske D/S, Bergen, Norge och fick därvid namnet *Edna*.

1922, såld till "Sarmacja" S.S. Co Ltd, Danzig och omdöpt till *Wisla*.

1927, april, blev fartyget åter svenskt, då det inköptes av Ångfartygs AB Nornan, Göteborg. Namnet ändrades nu till *Runa*.

I samband med köpet blev fartyget förlängt med 13 fot, varvid lastförmågan ökade med 175 tdw.

1928, maj, köptes fartyget av det nybildade Rederi AB Halland &

Nornan, Göteborg.

1933, maj, upplöstes detta bolag, och *Runa* köptes av skeppsredare Rudolf Hedberg, Göteborg.

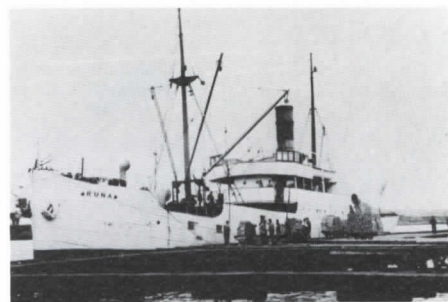
1933, nov., överfördes fartyget på AB R. Hedberg & Co, Göteborg, ett bolag i vilket skeppsredare Salén ingick som delägare.

1935, aug., inköptes båten av Rederi AB Banana (Sven Salén), Stockholm, sedan det tidigare rederiet likviderat. Namnet *Runa* bibehölls.

1936, okt., avyttrades ångaren till Martinez, Pereira y Cia Ltda., San Antonio, Chile och fick nu namnet *Lontue*.

1960, efter mer än 50 års tjänst, blev den lilla ångaren såld till nedskrotning i Chile.

1958, okt., efter drygt 50 års tjänst såldes *Alden* till Italien för nedskrotning.



Carl Matthiessen (1936–1942)

Ångfartyg, byggt 1911 av Bergens M.V., Bergen.

Tonnage: 1.576 brt., 962 nrt., 1.575 tdw.

Reg.nr: 8100.

Byggs för A/S Commodore Rollins (A. Halvorsen), Bergen och döptes till *Commodore Rollins*. Gick i många år timecharter för United Fruit Co.

1934, såld till E/f Fram (Th. Thorsteinson), Reykjavik, Island, varvid namnet ändrades till *Columbus*.

1936, juni, inköptes ångaren för 3.525 pund till Sverige av AB Banantransport (Sven Salén), Stockholm och namnet ändrades till *Carl Matthiessen*.

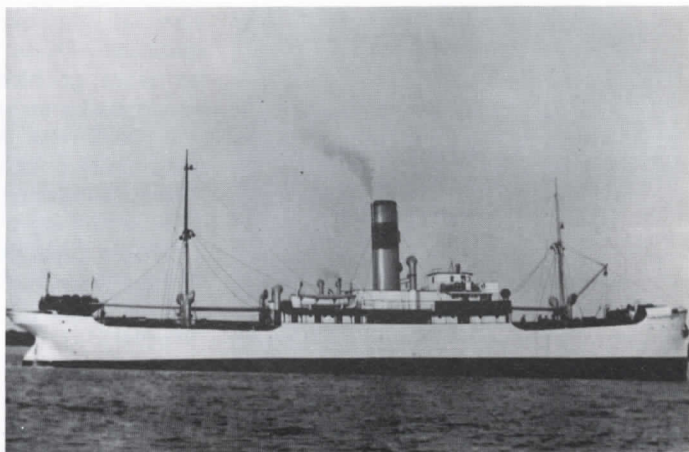
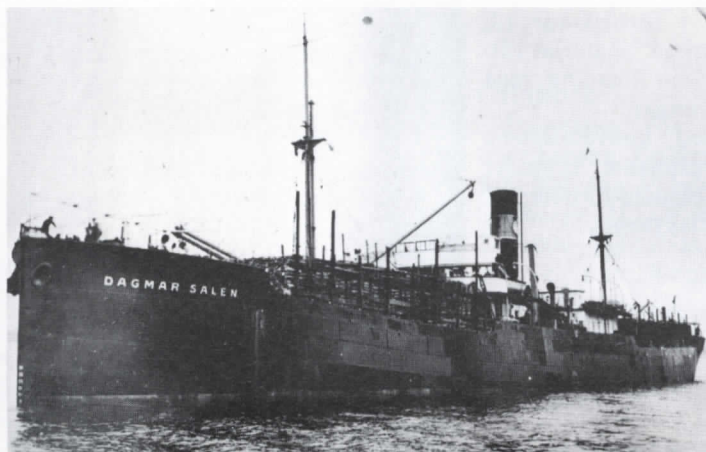
1941, aug., överläts fartyget till det närstående AB Banankompagniet, Stockholm.

1942, jan., såld till Rederi AB Diana (Tore Ulff AB), Stockholm och omdöpt till *Dido*.

1943, jan., åter såld, denna gång till Ångfartygs AB Adolf, Göteborg. Nytt namn denna gång blev *Hervor Bratt*.

1946, sept., såldes ångaren från Sverige till Cia Colombiana de Nav. Marittime S.A., Bogota, Colombia och omdöptes till *Medellin*. Chef för detta bolag var en svensk, sjökaptan Hans Elliot.

Den 25 februari 1953 grundstötte *Medellin* i Magdalenafloden på resa Barranquilla—Haiti med last av cement. Hon flottogs senare, men hade då erhållit så omfattande skador, att hon hösten 1953 såldes till Baltimore för nedskrotning.



Stugor sommaren 1978

Personalstiftelsen inom Salénrederierna ställer nedanstående stugor till förfogande sommaren 1978 för sjö- och kontorsanställd personal tillhörande Saléninvest, Salénia, Salénrederierna och Sven Salén AB samt pensionär med minst fem års anställningstid i dessa företag.

Västkusten

Kungshamn el.likn. 4—5 personer
Ljungkile 4—5 personer*
Flatön 4—7 personer
Ven 4—5 personer
*ej vecka 28

Ostkusten

Gotland 4—5 personer*
Öland 4—5 personer
Åland 4—5 personer*
samt
Malma 5 stugor 4—7 personer
*Ny för året

Samtliga stugor är avsedda för självhushåll och skifte av gäst sker lördagar kl. 12.00. Kostnaden i år kronor 100:—/vecka.

Följande prioritering gäller: Personer med kortare anställningstid än 2 år står efter övriga och personer som under tiden 15/6—15/8 föregående år hade stuga får stå efter sådana som ej hade stuga under denna tid. Pensionärer står vid val av tidpunkt tillbaka för aktiv person. Vi tycker emellertid att alla som

vill ifrågakomma skall höra av sig, ty det är inte alls säkert att man inte får en stuga även om man till följd av dessa prioriteringsregler får stå i andra hand. Under samma år kan endast sommarstuga, båt eller vinterstuga erhållas. Kvarstår flera sökanden för samma stuga samma tid sker lottdragning.

Salénrederiernas Personalstiftelse
Kerstin Damberg
P.O. Box 14018
104 40 STOCKHOLM

Anmälan skall vara inne senast den 1 april 1978.

Jag önskar disponera sommarbostaden belägen på/i
under tiden
alternativt stuga belägen på/i
tiden
Jag är anställd på
Jag är pensionär ☐ ja

Namn
Adress
Tfn.nr.
Vi behöver bäddar.

Båt sommaren 1978

För medlemmar i Saléns Båtklubb finns även i sommar båtar att hyra. I Stockholm finns 2 st Maxi 77, 3 st Internationella Folkbåtar (samtlige segelbåtar) samt 1 st Monark 69 (motorbåt) och i Göteborg finns 1 st Monark 69. Kostnaden har i år höjts till kronor 210:—/vecka.

Medlem i Saléns Båtklubb blir Du genom att insända 15:— kronor på postgironummer 50 69 35-6 Saléns Båtklubb eller betala direkt till klubbens kassör, Ulf Ekberg på Assuransavdelningen.

Om Du ej tidigare sänt in kopia av kompetensbevis (typ förarbevis) bör Du göra det tillsammans med nedanstående ansökningsblankett. Samma prioritering som för stugor.

Salénrederiernas Personalstiftelse
Kerstin Damberg
P.O. Box 14018
104 40 STOCKHOLM

Anmälan skall vara inne senast den 1 april 1978.

Jag önskar låna
under tiden
(lördag till lördag, segelbåtarna kan lånas 1—2 veckor, motorbåtarna endast 1 vecka)

alternativ båt
tid
Kompetensbevis bifogas ☐ insänt tidigare år ☐ finns på sjöpersonalavd. ☐
Jag är anställd på
Jag är pensionär ja ☐
Namn
Adress
Tfn.nr.

Rättelse

I artikeln "Det började med fyra små ångare" i nr 5/77 av Salén-Nytt hade beklagligtvis insmugit sig ett par mindre fel. Vi tycker det är angeläget att korrigera felen för att uppgifterna skall överensstämma med Tomas Johannesons samvetsgranna historik över Salénrederiernas fartyg genom tiderna, som publiceras i varje nummer av Salén-Nytt.

Som våra läsare säkert förstod, skulle under bilderna av Chr. Matthiessen och R.H. Sanders stått s/s och inte m/s. Att det gällde ångare framgick ju också av texten.

Att Arawak var rederiets första nybygge när det gällde frukttransportfartyg var inte helt korrekt, men inte långt ifrån. Visserligen beställdes på Ekensberg redan 1950 en "ventilated fruitcarrier", som fick namnet Carls-hamn, men som aldrig levererades till rederiet utan såldes under utrustningen.

Året efter byggdes ytterligare ett fartyg av samma typ, som också fick samma namn. Dess första resa, med en last bananer från Kanarieöarna till Sverige, blev emellertid en katastrof för bananerna, så fartyget varken ansågs dugligt eller användbart för frukttransporter under resten av sin tid i rederiets tjänst.

Slutligen: bilden av Arawak hade kommit två "pinnhål" för högt. Den skulle stått över stycket med rubriken "Valkött från Antarktis".

Salén-Nytt 

Box 140 18
S-104 40 Stockholm
Tel. 08-63 55 60

Ansvarig utg. Sven H. Salén
Redaktör Gösta Ekeström

Produktion LYCKE&LUND, Sthlm

Salén-Nytt utkommer varje jämn månad i en upplaga av ca 7.500 ex. Hälften av upplagan distribueras till anställda och deras familjer, hälften till externa mottagare.

Bidrag till Salén-Nytt emottas tacksamt

Salén-Nytt (Salén News) is published every even-numbered month in about 7,500 copies. Half of them are distributed to employees and their families and half to external recipients. Contributions to Salén-Nytt are gratefully appreciated.

