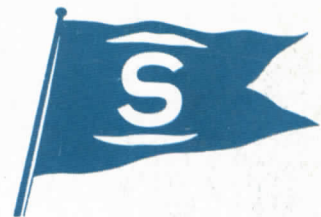
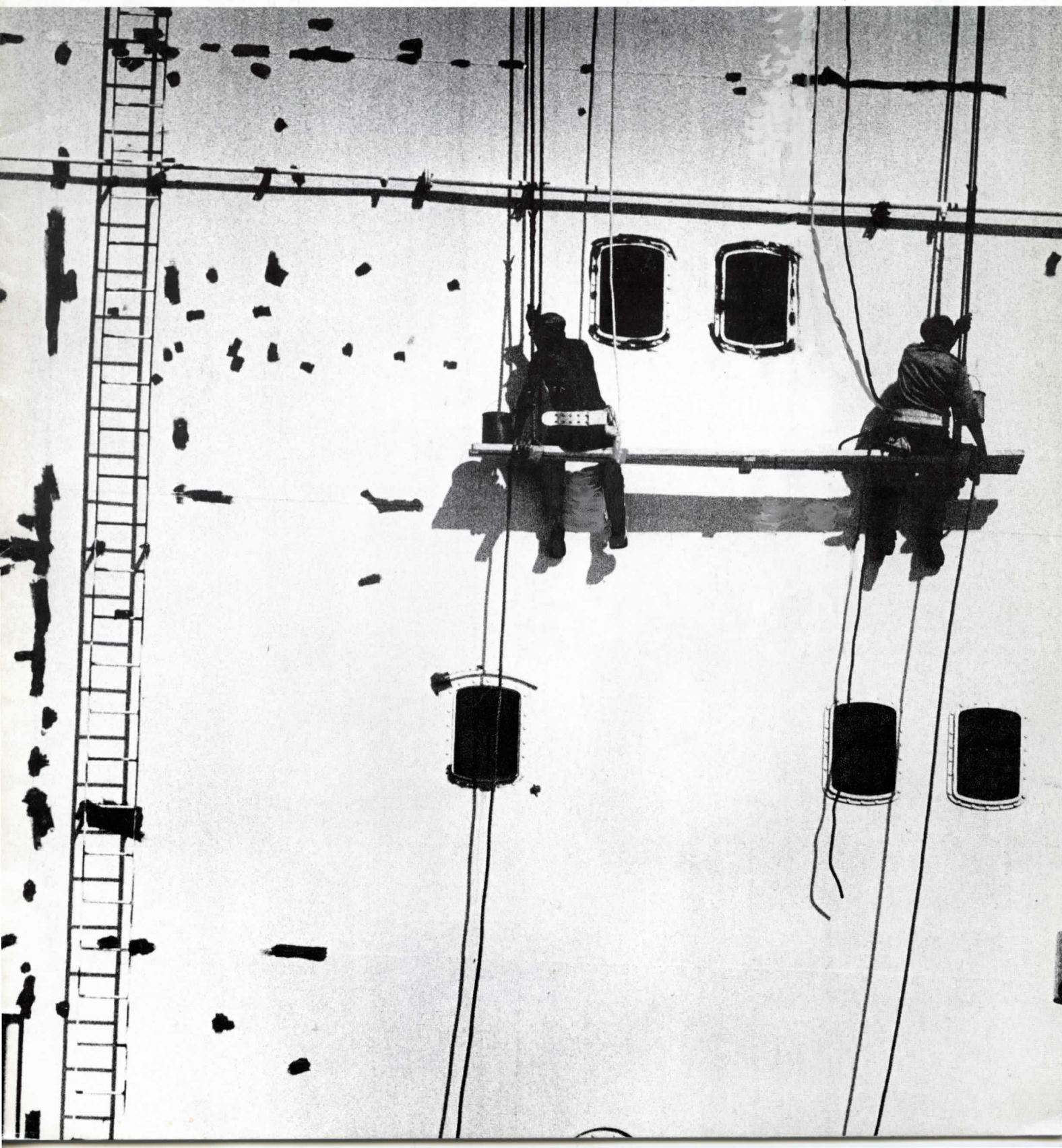


Salén-Nytt



Salén News No 2 1978



Bokslutskommuniké

Bokslutet för Saléninvest AB fastställdes den 29 mars av styrelsen. Koncernresultaträkningen redovisas i sammandrag nedan (belopp i mkr).

Rörelseresultatet för andra halvåret blev som förutsett sämre än för första halvåret. Kylmarknaden utvecklade sig positivt medan tank- och torrlastmarknaderna nådde bottenlägen. Ej realiserade valutaförluster på utlands-lån har fördelats över lånens löptid. Resultatet har belastats med extra avskrivning på fartyg som sålts med förlust under 1978.

En omfattande upplåning har tillförsäkrat koncernen en förstärkt likviditet som vid årsskiftet uppgick till 306 mkr (1976: 253 mkr).

Resultatet i moderbolaget efter bokslutsdispositioner och skatt uppgår till 0,0 mkr. Styrelsen föreslår att utdelningen slopas och att disponibla vinstmedel i moderbolaget, 68,3 mkr, balanseras i ny räkning.

Koncernens verksamhet kommer även 1978 att medföra betydande förluster. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt väntas dock bli något bättre

än 1977. Fortsatta ansträngningar göres för att minska koncernens beroende av tank- och bulkmarknaderna.

	1977	1976
Omsättning	2.035	1.929
Rörelseresultat före avskrivningar	67	140
Avskrivning enligt plan	-176	-148
Extra avskrivning	-32	—
Resultat vid försäljning av fartyg m m	21	38
Rörelseresultat	-120	30
Kursdifferenser	-9	4
Finansnetto	-126	-74
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	-255	-48
Extraordinära poster	45	76
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	-210	28
Bokslutsdispositioner	212	49
Skatter	-1	-1
Minoritetsintressen	-1	—
Årets resultat	0	76

Ordinarie bolagsstämma

Bolagsstämma i Saléninvest AB hålles på huvudkontoret, Norrlandsgatan 15, onsdagen den 14 juni 1978 kl 15.00.

För att äga rätt att delta i bolagsstämman skall aktieägare vara införd i den av Värdepapperscentralen VPC AB förda aktieboken senast fredagen den 2 juni. Aktieägare som förvaltarregistrerat sina aktier och som önskar delta i stämman måste tillfälligt omregistrera aktierna i eget namn.

Aktieägare som önskar delta i bolagsstämman skall, förutom att vara registrerad enligt ovan, anmäla detta till bolagets styrelse senast kl 16.00 fredagen den 9 juni under adress Saléninvest AB, 106 09 Stockholm, eller per telefon 08/787 10 00, ankn 1293.

Saléninvest in 1977

The accounts covering 1977 operations of Saléninvest AB were approved by the Board of Directors on March 29. A condensed group income statement appears below.

As anticipated, the operating result for the second half of the year was weaker than for the first six months. The reefer market developed favorably while the tanker and dry cargo markets suffered. Unrealized exchange losses on foreign loans have been distributed over the terms of the loans. Extra depreciation was charged against income for ships sold at a loss during 1978.

Substantial borrowing has assured the Group strengthened liquidity, amounting at year-end 1977 to Skr 306 m., compared with Skr 253 m. a year earlier.

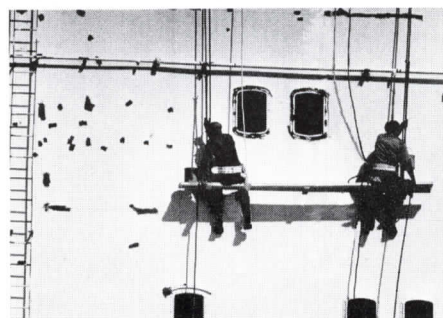
After special adjustments and taxes, the Parent Company reported zero income for 1977. The Board of Directors proposes that no dividend be paid on 1977 operations and that unappropriated earnings in the Parent Company, amounting to Skr 68.3 m., be retained in the business.

Group operations in 1978 will again result in substantial losses. However, the result before special adjustments and taxes is expected to be somewhat better than in 1977. Continuing efforts are being made to reduce the Group's dependence on the tanker and bulk cargo markets.

	(Skr m.)	
	1977	1976
Sales	2,035	1,929
Operating income before depreciation	67	140
Depreciation according to plan	-176	-148
Extra depreciation	-32	—
Profit on sale of ships, etc.	21	38
Operating result	-120	30
Exchange losses	-9	4
Net financial items	-126	-74
Result after financial income and expenses	-255	-48
Extraordinary items	45	76
Result before special adjustments and taxes	-210	28
Special adjustments	212	49
Taxes	-1	-1
Minority interests	-1	—
Income for the year	0	76

Omslagsbilden

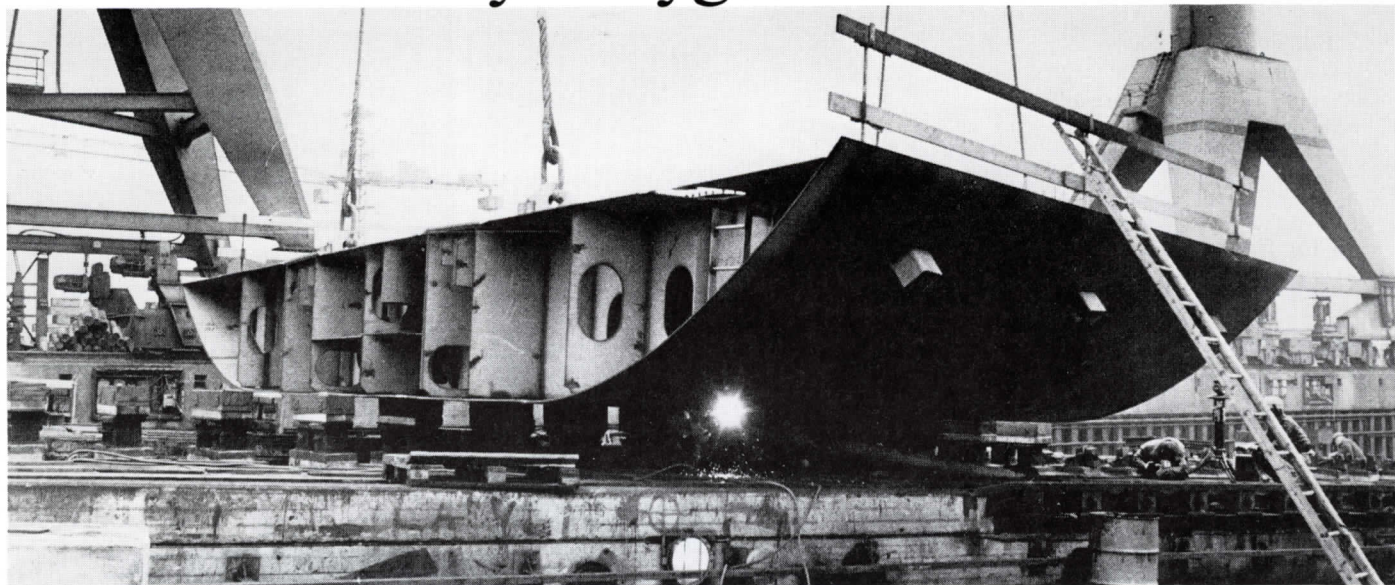
Ombord i Sea Serpent tog konstnären Roland Svensson 1972 bilden på första sidan av däcksmanskaps sysselsatta med underhållsarbete på förkant av däckshuset. Sjömannens arbete kan vara riskfyllt och för att undvika olyckor är det viktigt att fartygets säkerhetsutrustning används.



Cover picture

In 1972, the artist Roland Svensson took the front page picture showing seamen at work on the Salén tanker Sea Serpent. Work onboard is often risky and to avoid accidents it is important that all security precautions are taken.

Två kylfartyg kölsträckta



Första sektionen till nybygge nr 266 vid Öresundsvarvet placeras på stapelbädden.

Arbetet med de sex kylfartyg i Winter-serien, som Saléns beställt vid Svenska Varv, fortskrider planenligt. Två av fartygen byggs vid Öresundsvarvet, Landskrona, och de övriga fyra vid Arendalsvarvet i Göteborg.

Kölsträckningen av det första fartyget på Öresundsvarvet ägde rum den 30 mars och den 9 juni sker sjösättning av detta nybygge, som kommer att döpas till Winter Water vid samma tillfälle. Första veckan i november sker leveransen av Winter Water, som därefter omedelbart sätts in i rederiets kyltrafik. När Winter-serien införlivas i flottan kommer ett nytt och effektivt transportsystem att kunna erbjudas kunderna. Stort intresse har redan visats på olika håll i världen och arbetet att marknadsföra de nya fartygen fortsätter intensivt.

Det andra fartyget i serien, Winter Moon, kölsträcktes på Arendal den 28 april och kommer att levereras vid årsskiftet 1978/79.

På rederiets tekniska avdelningar är den mest hektiska perioden nu över när det gäller de sex nya kylfartygen. Däremot är arbetsbelastningen på varven hög och för att effektivt kunna följa arbetet på varven, har rederiet



Sven Hansson, Leif Ohlsson och Nils-Erik Engström på Öresundsvarvet i diskussion kring en isoleringskonstruktion.

upprättat egna inspektionskontor både på Öresundsvarvet och Arendal. Inspektionskontoren kommer efter hand att förstärkas med sjöpersonal.

First "Winter" reefer

Work is proceeding according to plan on the six new reefer vessels of the Winter class which Salén has ordered from AB Svenska Varv. Two of the vessels are being built at the Öresund shipyard in Landskrona and four at the Arendal shipyard in Gothenburg.

The keel of the first vessel was laid on March 30 at the Öresund shipyard. It will be launched on June 9. The preliminary date for the delivery of this vessel, which will be named **Winter Water**, is the first week of November 1978. The second vessel in the Winter series, named **Winter Moon**, will be delivered from the Arendal shipyard at year-end 1978.

The main and auxiliary machinery for the first two vessels have already been tested. The same applies to the refrigeration equipment and hatches.

I nästa nummer av Salén-Nytt visar vi bilder från sjösättning och dop av Winter Water.

Annual general meeting

The Annual General Meeting of Saléninvest AB will be held Wednesday, June 14, 1978, at 3 p.m., in the Company's Head Office, Norrlandsgatan 15, Stockholm.

Shareholders who wish to participate in the Meeting must notify the Board of Directors not later than 4 p.m. Friday, June 9. Notice may be given in writing to Saléninvest AB, 106 09 Stockholm, or by telephone: 08/787 10 00, Extension 1293.

Cargolux leasar jumbojet

Cargolux har beslutat hyra ett Boeing 747-100F fraktflygplan från World Airways fr o m den 16 juni. Anledningen därtill är nödvändigheten att överbrygga gapet fram till leveransen av Cargolux egen 747-200F i februari 1979 och även den ökade efterfrågan på kapacitet på bolagets största linjer till Mellan- och Fjärran Östern.

Flygplanet har en kapacitet av 95 ton. Lastningen på huvuddäcket sker via sidodörr vilket gör att pallar på upp till 10 fots höjd kan accepteras.

I och med att denna Boeing 747-100F sätts i trafik kommer Cargolux flotta att bestå av en 747-100F, fyra DC8-63 och två CL-44.

Cargolux leasing 747-100F

Cargolux has decided to dry lease a Boeing 747-100F freighter from World Airways. This was motivated by the necessity to "bridge the gap" until the arrival of Cargolux' own B747-200F aircraft in February 1979, and also the increased demand for capacity on the airline's major routes to the Gulf and Far East.

The aircraft will enter service with Cargolux on June 16. It has a capacity of 95 tonnes.

With the entry of this Boeing 747-100F into service, the Cargolux fleet composition will be one 747-100F, four DC8-63 and two CL-44.

English Wasa levererad



M/S English Wasa

Length oa	224.55m
Length bp	215.00m
Breadth mld.	32.20m
Depth mld.	17.80m
Designed full load draft	12.40m
Gross tonnage	36 245 tons
Deadweight tonnage	60 764 tons
Cargo hold capacity	74 262m ³
Main engine	Hitachi Sulzer 8RND76
Continuous output max.	16 000bhp
Trial speed max.	17.40 knots

Hitachi Zosen, Innoshima, levererade den 28 februari bulkfartyget English Wasa om 59.810 tdw till Salénrederierna. Fartyget är systerfartyg till Adriatic Wasa, som detaljerat beskrevs i Salén-Nytt nr 5/77.

Fartyget har 7 lastrum med en total kubik om ca 74.260 m³ grain. I dubbelbotten under lastrummet är sex brännoljetankar arrangerade och åtta ballasttankar. Dessutom finns fem top-wing-tankar för ballast, varjämte lastrum No. 4 kan användas för ballast.

Fartyget har konventionella, korruerade tvärskeppsskott på skottstolar och hoppertankar. Lastluckorna är MacGregors sidorullande med lucköppningar om 16,0 x 13,2 m. Det

hydrauliska däcksmaskineriet består av två st 18 tons förtöjningswinchar kombinerade med ankarspel på backen, där även ett spel om 10 ton finns, ett spel om 10 ton midskepps samt akterut ett 18 tons och ett 10 tons spel. Alla är automatiska.

Däckshuset i sju våningar är beläget akterut. Inredningen är av hög standard med bl a swimmingpool inomhus, stora rekreatiomsområden inne och ute samt separata toalett- och duschrum för samtliga ombord.

Huvudmaskineriet utgöres av en 8 cyl tvåtakts enkelverkande överladdad dieselmotor. Maskineriet är automatiserat enligt reglerna för obemannat maskinrum.

English Wasa delivered

On February 28, Hitachi Zosen, Hiroshima Works, Innoshima, delivered the bulk cargo vessel English Wasa to Salénrederierna. The ship is built to the highest class in Lloyd's Register of Shipping. It has seven holds with a total capacity of about 74,260 m³ grain. The double bottom under the holds accommodates six fuel oil tanks and eight ballast tanks. In addition, there are five top-wing ballast tanks, besides which hold no. 4 can be used for ballast.

The seven-floor deckhouse is situated astern. Of high standard throughout, it features an indoor swimming pool, large indoor and outdoor recreation areas, and separate toilets and shower rooms for all on board, among other amenities.

Ministerbesök från Sao Tomé

Den 12 april besöktes Salén Energy av Flavio dos Santos, minister för samhällsplanering i den tre år gamla republiken Sao Tomé och Príncipe, dessutom civilingenjör från Lunds tekniska fakultet. Under ett besök i Sverige för kontakter med statliga

organ och industriföretag ville han även undersöka Salén Energys intresse för oljeprospektering, i första hand i havet kring Príncipe. Salén Energy redogjorde för sin verksamhet och redovisade en principiell vilja att medverka i prospektering.



Prominent visit to Salén Energy

On April 12th, Flavio dos Santos, Minister of public utilities and transportation in the three year old republic Sao Tomé and Príncipe, visited Salén Energy. Mr dos Santos, who has a Swedish degree in electrical engineering, visited Sweden to establish contacts with government agencies and industries and wanted to know if Salén Energy was interested in oil exploration in Sao Tomé, especially on the shelf of Príncipe.

Fr v Lennart Båveryd och Göran Axell, Salén Energy, samt minister Flavio dos Santos och dennes medhjälpare C. Diego.

Left to right: Lennart Båveryd and Göran Axell of Salén Energy, with Minister Flavio dos Santos and his associate, C. Diego.

Kamel och hästar med Cargolux

"You name it — we fly it" är som många vid det här laget vet Cargolux slogan. Att den inte är enbart tomma ord har Cargolux ofta visat genom att med sin flotta av CL-44:or och DC-8:or flyga de mest udda laster över snart sagt hela jordklotet.

Frågan är, om ändå inte den mest udda av alla Cargolux laster flögs för en tid sedan till Sydamerika. Det var en kamel, som hade skänkts av Zoo i Madrid till dess motsvarighet i Montevideo. På en av sina veckoflygningar mellan Luxemburg och Montevideo gick planet ner i Madrid och tog ombord den exotiska lasten. Resan gick utan mankemang och kamelen uppges nu trivas förträffligt i sin nya miljö.

Cargolux har nyligen även gjort ett par uppmärksammade flygningar med

hästar. Den första gick från England till Sydney och Adelaide i Australien via Hawaii och Fiji för tankningar. Ombord fanns 42 avelshästar från engelska stuterier. 14 skötare och en veterinär följde med på resan.

I Adelaide tog man in ny last av 45 tävlingshästar, som flögs till Teheran. Båda resorna gick helt klanderfritt. Det är första gången ett flygbolag lyckats hålla konstant temperatur av 68°F under hela flygningen och under markuppehållen, detta tack vare en typ av specialutrustning som Cargolux utvecklat och som inte finns hos något annat flygbolag. Cargolux har även ett nytt lastningssystem för levande djur, vilket underlättar hanteringen och gör den säker.

Cargolux Scandinavia AB

Saléninvest har bildat dotterbolaget Cargolux Scandinavia AB, som i Skandinavien skall representera Cargolux. Till VD i det nybildade bolaget har utsetts Sten Grotenfelt. Ansvarig för försäljningen på Skandinavien är Leif Kristensen, som närmast kommer från Saléns kyldivision.

Splitcharter

Cargolux Scandinavia erbjuder splitcharter från Luxemburg till bl a följande platser: Hong Kong, Bangkok, Tokyo, Manila, Sydney, Kuala Lumpur, Singapore, Hanoi, Lagos, Abu Dhabi, Sana, Montevideo, Rio de Janeiro och Buenos Aires. Om tillräckliga kvantiteter finns kan ytterligare destinationer erbjudas. Splitcharter in-

nebär att flera varuägare utnyttjar samma flygtransport till skillnad från fullcharter, där endast en varuägare hyr hela planet.

Kostnaderna för att flyga splitcharter är lägre än att flyga enligt IATA:s tariffer och nästan lika låga som för sjötransporter om hänsyn tas till tidsfaktor, räntor, försäkrings- och förpackningskostnad etc.

Splitcharter är inte tillåtet från Skandinavien. Därför har Cargolux lastbilsanslutningar från Hamburg och Amsterdam till Luxemburg två gånger per vecka med direkt anslutning till avgående/ankommande flyg.

Direkt lastbilsanslutning från Sverige till Luxemburg planeras inom kort.

Sven Saléns Minnesfonder

Dessa fonder, vars tillgångar uppgår till ca 2,5 Mkr, är avsedda att ge lån och bidrag till studier för anställda i Saléninvestkoncernen och Salénia. Under 1977 uppgick avkastningen från fonderna till kr. 245.000, medan bidrag till studier lämnades med kr. 25.000.

Du som varit anställd i Salénrederierna, Saléninvest, Sven Salén AB och Salénia i två år har möjlighet att ansöka om lån i samband med studier, fn kr. 4.000

per termin, och anslag i samband med kurser (t ex terminsavgifter och litteraturkostnader). Du kan även ansöka om understöd eller bidrag.

Kontakta Kerstin Damberg, tfn. 787 10 19, så får Du Dig tillsänt ansökningsblanketter.

Cargolux transports camel and horses

"You name it — we fly it" is Cargolux's well-known slogan. Hardly empty words, as Cargolux often proves. Recently, for example, the airline transported a camel from Madrid to Montevideo.

Another unusual assignment was transporting 42 stallions from England to Sydney and Adelaide. The animals were looked after on route by 14 assistants and a veterinary surgeon. In Adelaide, Cargolux took on another horse cargo — this time it was 45 racehorses bound for Teheran. Both flights were carried out without a hitch.

Cargolux Scandinavia

Saléninvest has established a subsidiary to represent Cargolux in Scandinavia — Cargolux Scandinavia AB. Sten Grotenfelt has been appointed managing director and Leif Kristensen will be responsible for sales in Scandinavia.

Cargolux Scandinavia offers split charters from Luxemburg to Hong Kong, Bangkok, Tokyo, Manila, Sydney, Kuala Lumpur, Singapore, Hanoi, Lagos, Abu Dhabi, Sana, Montevideo, Rio de Janeiro, Buenos Aires and a number of other destinations.

Split charters starting from Scandinavia are forbidden. Therefore, Cargolux has established truck connections between Hamburg/Amsterdam and Luxemburg twice weekly.

Sven Salén Memorial Funds

These funds, with assets of approximately Skr 2.5 million, were established to provide study loans and grants for employees in the Saléninvest Group and Salénia. The funds had an income of Skr 245,000 in 1977 and made grants amounting to Skr 25,000.

Employees who have been with Salénrederierna, Saléninvest, Sven Salén AB and Salénia for two years may apply for loans in connection with their studies. Current loans amount to Skr 4,000 per term, plus grants related to courses — term fees, for example, and literature costs. Applications may also be made for assistance or contributions.

For further information, ring Kerstin Damberg: 787 10 19.

Personnytt

Koncernchefen i J.S. Saba AB, *Thore Nydahl*, har utsetts till v. ordf. i styrelsen för NK-Åhléns AB.

Thore Nydahl, head of the J.S. Saba Group, has been appointed deputy chairman of the board of directors of NK-Åhléns AB.

DE-rutan

Hur har vi lyckats med DE-driften? Har den inneburit dagskostnadsänkningar för rederiet? Vad händer mera inom DE?

Dessa och liknande frågor möter allt oftare de ansvariga för driftsformen. Det är helt naturligt att de som varit med om att introducera DE-drift vill se resultatet av hur olika besvärigheter och problem lösts.

På den första frågan kan man svara, att DE-fartygen fungerat lika bra som systerfartygen, vilket är klart positivt med hänsyn till att en ny driftsform införts. Fartygens ökade beslutsrätt har, såvitt nu kan bedömas, utnyttjats enbart positivt och har inte medfört några komplikationer.

Definitivt svar på den andra frågan kan ännu inte lämnas. Årsutfallet för 1977 visar att fartygen hållit sig väl inom den uppgjorda budgeten. Fartygen kommer att erhålla en sammanställning av rederiets dagskostnadsutfall och därtill kommer individuell kommentar till fartygsledningen i respektive DE-fartyg från Fartygsdrift/EKO. I detta sammanhang bör påpekas att ett kostnadsutfall som understiger budget i och för sig inte behöver betyda hög effektivitet. Först i relation till de tjänster fartyget producerat under året kan utfallet mätas på ett meningsfullt sätt. De kriterier som skall ligga till grund för detta samspel diskuteras just nu och kommer att fastställas under innevarande år.

Vad kommer att hända inom DE? Flera aktiviteter är på gång. Utöver vad som ovan nämnts pågår arbete med att förenkla de rutiner som sammanhänger med det planerade underhållssystemet. Skrivarbetet skall avsevärt reduceras. Samtidigt skall överskåd-

ligheten förbättras, så att ett effektivare planeringsarbete kan tillämpas. Rutiner som sammanhänger med förbättrad och snabbar budgetuppföljning kommer att införas, vilket medför ett bättre underlag för fartygens kostnadsberäkningar inför kommande budgetarbete. Slutligen kommer utbildningsverksamheten för DE-drift att genomföras enligt nedanstående:

Kylrederiet:

Information till kompletterande FL för nuvarande DE-fartyg vecka 34 och 42. Information till kompletterande FL för nybygge vecka 48. Budgetarbete med FL i nybygge vecka 40. Budgetdiskussioner med hemmavarande FL vecka 43.

Torrlastrederiet:

Uppföljning av erfarenheter från 1:a DE-grupp vecka 21. Information till FL i nya DE-fartyg vecka 40. Budgetdiskussioner med hemmavarande FL vecka 43.

Tankrederiet:

På rådande situation inom tankmarknaden har inget utbildningsprogram fastlagts. Beslut har dock fattats att införa DE-rutiner i bemannade fartyg. De rutiner som därvid kan ifrågakomma sammanhänger med ekonomidelen i driftsformen. Nödvändig information om dessa rutiner kommer under året att lämnas till befattningshavare inom FL i samband med att tjänsterna tillträdas i aktuella fartyg. Genom detta förfaringsätt underlättas i hög grad övergång till DE-drift för tankfartygen när dessa åter tas i drift.

Saléns satsar på fryshus

Hamnbaserade kyl- och fryshus är ett logiskt komplement till kyldivisionens verksamhet. Kombinationen av sjötransport med egna kyl- och fryshus i lastnings- och lossningshamnarna ger möjlighet till effektivare och pålitligare service till våra kunder.

Det första projektet på detta område var North Point Cold Storage i Hong Kong, där Saléns 1975 gick in som partner i ett existerande kylhusföretag som drevs av Otto Wu. Under dennes ledning har sedan verksamheten expanderat och omfattar nu cirka 1.700.000 cbft uppdelat på en anläggning på Hong Kong-sidan och en på fastlandssidan.

Tillsammans med lokala och brittiska partners skall nu också ett fryshus byggas i Sharjah, Förenade Arabemiraten. Fryshuset beräknas vara klart i oktober och skall omfatta cirka 850.000 cbft med möjligheter att ta emot såväl fryst som kylt gods. Placeringen blir direkt vid kaj i Port Khalid vilket ger goda möjligheter till snabb lossning. Chef för fryshuset är Roy Wilding och verksamheten kommer att drivas under namnet "Intergulf Cold Storage Services Ltd."

Övriga kyl- och frysprojekt i andra delar av världen är under utvärdering.

Salén invests in cold storage plant

Port-based refrigeration and deepfreeze storage plants are a logical complement to the Reefer Division's operations. The combination of sea-borne transportation and Company-owned plants of this type makes it possible to offer more efficient and reliable service to Salén customers.

The first project in this field involved North Point Cold Storage in Hong Kong, in which Salén in 1975 became a partner in a cold storage company operated by Mr. Otto Wu. This operation has expanded under the latter's management and now comprises approximately 1.7 million cubic feet distributed between a plant on Hong Kong island and one on the mainland.

In association with local and British partners, a cold storage plant will now be constructed in Sharjah in the United Arab Emirates. The plant is expected to be completed in October and will comprise approximately 850,000 cubic feet of space, with facilities for handling both deepfrozen and refrigerated goods. It will be located directly on the quay in Port Khalid, providing good possibilities for rapid unloading. Roy Wilding will manage the plant and the operation will be conducted under the name of "Intergulf Cold Storage Services Ltd".

Refrigeration and deepfreeze storage projects in other parts of the world are under consideration.

Ship Self- Management

Has Salén succeeded with ship self-management? Have daily costs been reduced? Are crews satisfied with the new system? Many questions have been asked, by those who introduced the system, those who cooperated in getting the system in operation, and by outsiders. In every way, the result so far is considered positive. Ships have operated well and costs have been held within the budget.

Additional steps are now planned to extend the system within the Salén fleet. Among other developments, training activities for self-management will be continued and will include the dry cargo, reefer and tanker divisions.

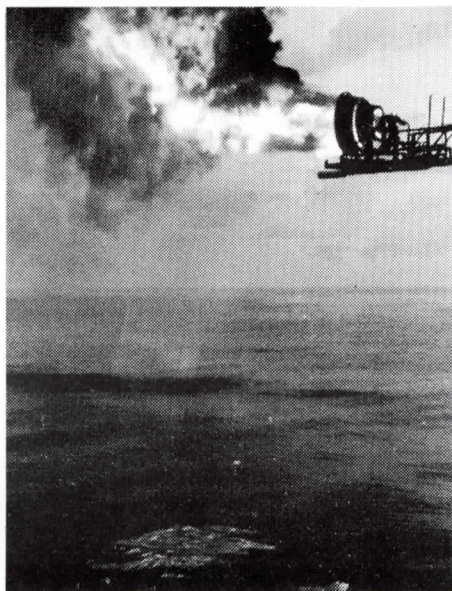
Fortsatt borrning vid Palawan

Beslut har nu fattats om ytterligare en borrning i det område på Reed Bank väster om Filippinerna där en svensk grupp bestående av Saléns, STAB och KemaNobel tillsammans med det amerikanska oljebolaget Amoco och en filippinsk grupp letar efter olja.

Borrningen skall ske i samma struktur, Sampaguita, där Saléns borrade 1976 och fann gas och kondensat. Förhoppningen är nu att finna samma kolväteförande lager i tjockare skikt som kan ge större mängder gas och möjligen också olja under gasen.

I samförstånd med Amoco, som var ansvarigt för borrningarna under 1977, har den svenska gruppen nu övertagit ledningen av operationerna genom Salén Energys dotterbolag Salén (Philippines) Inc. Detta och dess platschef i Manilla, C.L. Tortorelli, skall nu organisera och övervaka borrningen.

Överenskommelse har träffats om att utnyttja borrhartyget Glomar Tasman, som borrade på Reed Bank sommaren 1977 och därefter har varit sysselsatt med andra borrningar på Filippinerna. Fartyget kommer att försörjas med utrustning, material och vatten från ett lagerfartyg, som förankras i Ulugan Bay på Palawans västsida. Transporterna däremellan utföres av tre mindre försörjningsfartyg. Transporter av personal, prover och lätt utrustning sker med helikopter mellan Glomar Tasman



Testning av gas- och kondensatmängd på Reed Bank, där Salén Energy utför borrningar.

och Puerto Princesa på Palawan och med flyg mellan Puerto Princesa och Manilla.

Glomar Tasman borrar nu för ett annat oljebolag och beräknas vara tillgänglig i mitten av maj. Om borrhartygets föregående hål skulle leda till något fynd av gas eller olja som kräver testning, kan Saléns borrning försenas en eller ett par veckor. Ungefär sex till åtta veckor efter starten bör, om allt går planenligt, resultatet föreligga.

Fourth Well off Palawan Island

A decision has now been made to drill a fourth offshore well in the Philippines, near Palawan Island, where a Swedish consortium consisting of KemaNobel, Swedish Match and Salén, together with Amoco and Philippine interests, is prospecting for oil.

The well will be drilled at Sampaguita, where Salén drilled a well in 1976 and discovered both gas and condensates. Now, it is hoped to locate a thicker zone of the same hydrocarbon-bearing formation which may also contain oil below the gas.

Under an agreement with Amoco, which operated two of the wells in 1977, the Swedish consortium has taken over drilling operations through Salén Energy's subsidiary, Salén (Philippines), Inc. This company, led by its operations manager in Manila, C. L. Tortorelli, is now busy organizing the drilling of the fourth well.

The drillship "Glomar Tasman," which drilled previous wells in 1977, has been contracted for the fourth well. It is already in the Philippines and, consequently, no mobilization fee will be needed for the ship or supporting services.

A warehouse ship will be anchored in Ulugan Bay on the west coast of Palawan and supply vessels will provide the "Glomar Tasman" with equipment, materials, water, etc. Personnel, samples and lightweight equipment will be transported by helicopter between the drillship and Puerto Princesa and by plane between Puerto Princesa and Manila.

The "Glomar Tasman" is now employed for another well, which is expected to be finished in the middle of May. If this well were to show promise, tests might be necessary, and the Sampaguita well operation could, therefore, be delayed until later in the month. According to the schedule, the results of the Sampaguita 2 drilling operation should be known about six to eight weeks after spudding.

25.000 till Salén-kapten

Trelleborgs Ångfartygs Aktiebolags Donationsfond har tilldelat kapten Ferdinand Henning, Tranås, 25.000 kronor som belöning och för utvecklingsarbete av bl a modell av däckarrangemang och prototyp av frälsarkrans.



Ferdinand Henning

MFC-tvisten löst

I juni 1976 hävde Saléns samtliga då existerande avtal med Maritime Fruit Carriers (MFC), vars kylflotta hade timechartrats till SRS. Som en följd av hävningen delgavs Saléns i november 1976 en stämningsansökan av MFC i New York. Stämningen omfattade ett skadeståndskrav på ca 300 milj dollar.

Efter segslitna förhandlingar mellan Saléns och MFC har en uppgörelse undertecknats utanför domstol, innebärande att Saléns betalar MFC ett engångsbelopp av ca 7 milj dollar. Denna summa motsvaras i princip av det belopp Saléns i samband med hävningen innehöll från MFC.

För Saléns del måste det betecknas som mycket tillfredsställande att en uppgörelse har träffats och att tvisten därmed lösts.

MFC suit settled

In June, 1976 Salén cancelled all its then existing contracts with Maritime Fruit Carriers (MFC), whose reefer fleet had been time-chartered to Salén Reefer Services. As a consequence of the cancellation, MFC filed a suit against Salén in New York in November of the same year, seeking damages of approximately \$ 300 million.

After long-drawn-out negotiations between Salén and MFC an out-of-court settlement has been reached, under which Salén is making a single payment of approximately \$ 7 million to MFC. This corresponds in principle to the amount Salén withheld from MFC in connection with the cancellation.

For Salén, the fact that an agreement has been reached and that the dispute has been settled has to be considered very satisfactory.

Ny Toyota transportbil



Toyota är känd för sin driftsäkerhet och goda kvalitet.

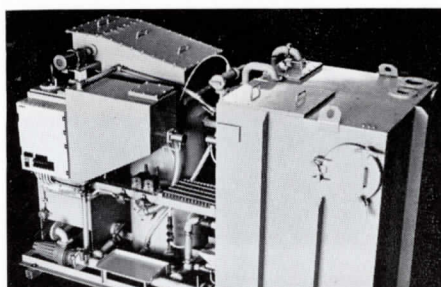
Toyota har kommit med tre nya modeller i vår. En av dem är Toyota Hi-Ace (Haj Ejs), som ses på bilden. Hi-Ace har sedan den först började tillverkas för 10 år sedan sålts i en halv miljon exemplar.

I Sverige är bilen ännu så länge inte så väl känd, men intresset för modellen är stort och omdömena fina. Den är en helt ny transportvagn för närdistribution, som bl a kommer att bli utmärkt för många Salén-företag.

Två grundversioner kommer att säljas — en med glasat skåp och en med täckt skåp. Båda versionerna är utrustade med breda skjutdörrar på båda sidor för säker och förenklad i- och urlastning. Lastytans längd är 3 meter i ett plan. Motorn har en effekt av 89 hk DIN eller 65 kW, som motorstyrkan numera skall uttryckas i.

Reningsverk till polska fartyg

Salén & Wicander har erhållit en order på 22 st Neptumatic reningsverk för Polish Steamships nybyggen i England. Orderbeloppet är ca 2 miljoner kronor och alla 22 reningsverken skall levereras under 1978. Orsaken till att Polish Steamship valt Neptumatic trots att lokal tillverkare finns i England är att rederiet har mycket god erfarenhet av tidigare leveranser av Neptumatic vad gäller driftssäkerhet och prestanda.



Det är 22 reningsverk av detta slag som S&W sålt.

Salén Vattenvård

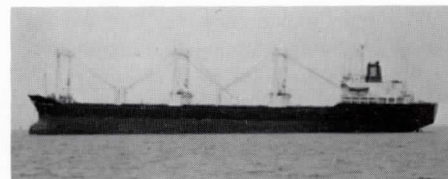
Polyproject AB — ett företag inom miljövårdsbranschen — har från Salén Vattenvård AB övertagit rätten att tillverka och sälja reningssystemet Aqua-Pearl för industriella och kommunala process- och avloppsvatten. Aqua-Pearl-systemet har utvecklats inom Salén & Wicandergruppen.

Sewage treatment plants for Polish ships

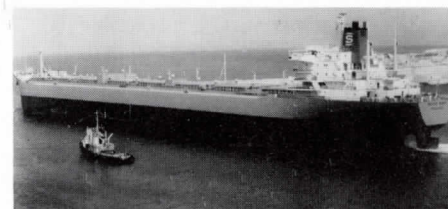
Salén & Wicander has received an order for 22 Neptumatic sewage treatment plants for the Polish Steamship Company's newbuildings in England. The contract amounts to approximately Skr 2 million and all 22 plants are to be delivered during 1978. Polish Steamship chose Neptumatic, despite the availability of local manufactures in England, because of its earlier good experience with Neptumatic units in terms of operating reliability and performance.

Sålda fartyg (Ships sold)

Bulkfartyget *Adriatic Wasa* om 59.900 tdw, byggd av Hitachi 1977, har sålts till Kuok Singapore Shipping Pte Ltd, Singapore.



Bulkfartyget *Pacific Wasa* om 68.820 tdw, byggd 1972 vid 3 Maj-varvet i Rijeka, Jugoslavien, har övertagits av Span Ocean, Bristol.



Kylfartyget *San Benito* om 8.440 tdw, byggd vid Eriksbergs varv 1968, har sålts till Vasa Shipping O.Y.



Kylfartyget *Ariel* om 8.400 tdw, byggd vid Eriksbergs varv 1964, har sålts till Rodolfo Maritime Corp., Liberia.



Kylfartyget *Antilope* om 8.625 tdw, byggd 1964 vid Eriksbergs varv, har sålts till Stuart Shipping Corp., Liberia.

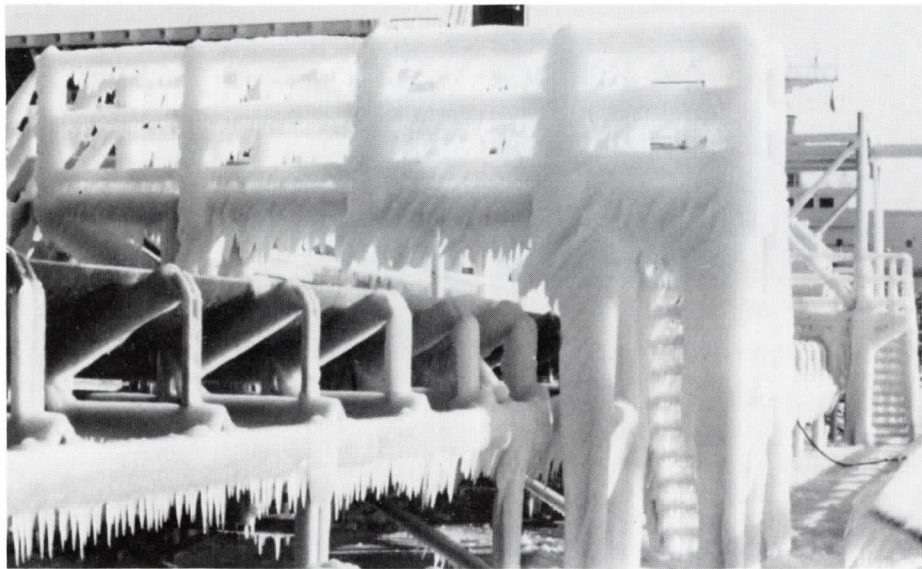


Isig resa

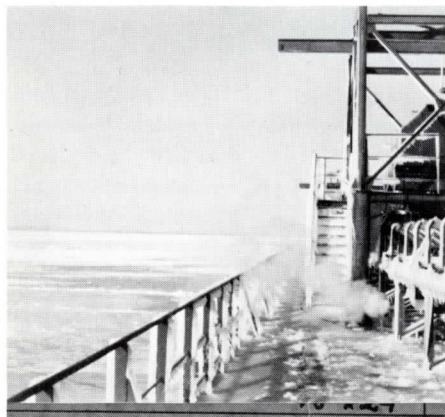
Saléns flisfartyg Forest Wasa kom vid påsktiden till Orrskär utanför Söderhamn med åtskilliga ton is ombord. Fartyget hade gjort en resa från Lake Charles i USA med full last av träflis för Domänverkets räkning, när det i Östersjön råkade ut för västlig kuling. Havet piskades mot fartygssidan och trots drygt 10 meters fribord bildades efter hand en kraftig isskorpa över stora delar av däck och däcksu-trustning.

Med ombord från Grenå till Orrskär var rederiets inspektör Ragnar Häggblom, som tog de här bilderna och berättade för Salén-Nytt om resan. Havet var öppet ända till Orrskär, då det blev någon is, dock inte värre än att Forest Wasa klarade sig in till kaj utan besvär.

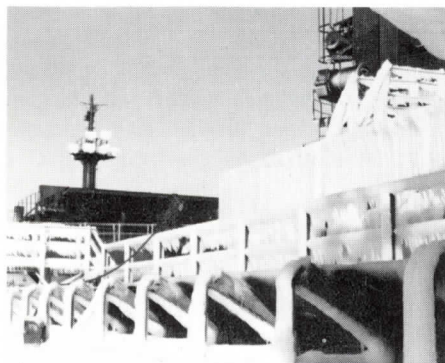
Efter utlossning i Orrskär gick Forest Wasa till Polen för att lasta kol till England, därefter till Hamburg och Mexiko.



Isen täckte konveiorbandet och fartygets kranar och lejdare.



Forest Wasa har nått fram till Orrskär, där havet är istäckt.



Med ånga och olika verktyg lyckades man få bort isen från däck.



Solen silar fram mellan isformationerna på babords reling.

Icy voyage

Salén's woodchip carrier, the Forest Wasa, docked at a north Swedish port, around Easter with an unexpected cargo — tons and tons of ice. The ship was on a voyage from Lake Charles in the southern United States, with a full load of woodchips, when it ran into a stiff westerly gale in the Baltic. Heavy seas whipped against the sides of the vessel and, despite more than 10 meters of freeboard, a heavy crust of ice gradually built up over large parts of the deck.

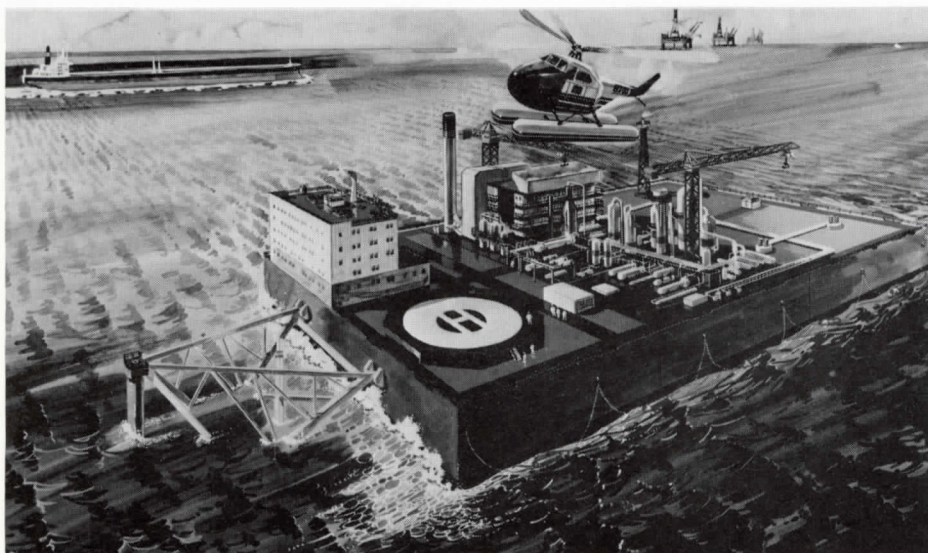
After unloading at Orrskär, the Forest Wasa proceeded to Poland to take on coal for England.



Det istäckta ankaret.

Foto: Ragnar Häggblom

Ureatillverkning på Filippinerna?



En flytande ureafabrik, konstruerad av Götaverken/Topsoe

Den gas som finns i det område på Reed Bank, där Saléns söker efter olja, är svår att utnyttja på grund av avståndet till land och det stora vattendjupet omkring banken. Möjligheten att komma i en sådan situation var en bidragande orsak till att man för tre år sedan började diskutera med Götaverken möjligheten att bygga flytande anläggningar som med naturgas som råvara skulle kunna tillverka ammoniak, som antingen kan utgöra slutprodukt eller förädlas vidare till gödningsämnet urea. På detta sätt skulle gasfyndigheter kunna utnyttjas som är alltför små för en fast anläggning eller har sådant läge att de är svåra att använda på annat sätt.

Götaverken har sedan arbetat vidare i samarbete med det danska kemitekniska företaget Haldor Topsøe och gjort ett grundligt utrednings- och konstruktionsarbete så att varvet nu kan åta sig att bygga en flytande ureafabrik.

Inför den ovan nämnda borringen på Reed Bank, som väntas ge säkrare uppgifter om tillgänglig gasmängd, har Salén Energy nu börjat studera möjligheten att utnyttja gasen i en flytande fabrik. Såvida gasmängden är tillräckligt stor skulle under sommaren ett sådant projekt kunna allvarligt diskuteras.

För Saléns och övriga delägare i gasfyndigheten skulle det vara värdefullt att relativt snabbt kunna utnyttja gasen och få igen utlagda prospekteringskostnader.

För Filippinerna skulle det vara fördelaktigt att med ureaproduktionen täcka sitt behov av kvävegödningsmedel, som nu helt importeras, och därigenom spara utländsk valuta. Därigenom skulle man kunna hoppas på en säker

avsättning för produktionen.

För det varv, som får den första beställningen på en flytande fabriksanläggning, är det viktigt att ta ledningen inom detta område som kan bli en viktig specialitet och ge sysselsättning åt några varv i framtiden.

En tillverkning av urea på Reed Bank skulle alltså kunna medföra fördelar för alla berörda och Salén Energy hoppas därför att dessa tankar skall visa sig realistiska och genomförbara.

Urea production in the Philippines?

The recent gas discovery on the Reed Bank in the Philippines is difficult to exploit because of the distance from the shore and the deep water surrounding the bank. The likelihood of such a situation arising was a contributory factor behind Salén's proposal three years ago to the Götaverken shipyard that it investigate ship-based production of ammonia and urea from natural gas. In this way, gasfields which are too small for a permanent petrochemical plant, or which, because of their location, cannot be fully utilized, could be effectively exploited.

Since then, Götaverken has, together with the Danish chemical engineering company, Haldor Topsøe, made a thorough design study for a floating urea plant and is now capable of constructing one.

Salén Energy is about to start new drilling operations on the Reed Bank and expects to obtain better information on the gas quantities available. It has also started to study the possibility of processing the gas in a floating urea plant. If the quantities of gas are large enough, a floating urea plant project could be negotiated during the summer.

It would be advantageous for Salén Energy and the other partners involved in the gas find to be able to exploit the gas resources in the near future to recoup exploration expenditure.

It would also be advantageous for the Philippines. It would satisfy the need for nitrogen fertilizer, which is now entirely imported, and thus save valuable foreign currency.

To win an order for a floating urea plant, shipyards must be able to demonstrate their capabilities with regard to this new type of production. In the future, this sector will constitute a mainstay for a limited number of shipyards.

Salénrederiernas Personalstiftelse

Ur Personalstiftelsens årsredovisning för 1977 hämtar vi följande:

"Utöver Malma Gård och husen på Flatön och Ven har fritidshus förhyrts under sommarsäsongen, två på Västkusten, två på Åland och ett på Öland, samt under vintersäsongen ett i Sälen och ett, tidvis två, i Åre. Under året har 156 familjer beretts möjligheter till rekreation. Därutöver har Malma under veckoslut och helger haft ett stort antal gäster.

Saléns Båtklubb har till sitt förfogande haft fem segelbåtar, två motorbåtar samt en utbildningssegelbåt. Totalt har 81 familjer kunnat ta del av detta.

Kostnaderna för drift och underhåll av fastigheterna, förhyrning av fritidsstugor, subventionering av verksamheten inom Kulturförening, Idrottsförening och Båtklubb, arrangemang för pensionärernas trevnad samt kompletteringar till fartygsbiblioteket har

täckts av avkastningen av Stiftelsens tillgångar.

Av Stiftelsens ränteintäkter om kr. 476.000 har kr. 186.000 använts till drift och underhåll av fastigheterna och kr. 191.000 till fritidsverksamhet. Stiftelsen har dessutom belastats med skatter om kr. 130.000. Stiftelsens kapital uppgick den 31 december 1977 till 7,3 Mkr.

Fraktmarknaden

(vecka 17)

Kyl

Kylmarknaden har under perioden februari—april präglats av stor aktivitet på spotmarknaden, vilket är normalt för årstiden. Fruktskeppningarna från södra hemisfären har varit mycket stora och allt tonnage har funnit tillfredsställande sysselsättning. Spotmarknaden har varit aktiv men på en dålig tillgång på bananer i Centralamerika/Ecuador har avsluten legat något lägre än förutsett. Tyvärr ser det ut som om säsongen i år blir relativt kort och en fraktjustering nedåt kan inträffa redan under andra hälften av maj.

Saléns eget sysselsättningsläge är dock mycket tillfredsställande och några större problem med öppna fartyg bör inte möta förrän möjligen i senare delen av juni.

Inför stundande lågsäsong ser vi inte alltför optimistiskt på fraktläget men med återleverans av ett antal tidsbefraktade fartyg bör situationen inte bli alltför besvärande.

Tank

Månaderna februari och mars präglades av låg aktivitet och stabila eller fallande rater i samtliga lastområden. Råoljelagren i USA har varit oförändrat stora under hela vintern och ligger ungefär 8 milj. ton över fjolårets siffra. Vad beträffar eldningsolja har lagren i USA sjunkit under första kvartalet med omkring 14 milj. ton och ligger på samma nivå som 1977. Detta är faktorer som har bidragit till den ökade skrotningstakten. Upp till mitten av mars har 78 fartyg om 4,1 milj. tdw skrotats.

Arabiska Viken

För närvarande ligger 20 VLCC/ULCC, eller 5 milj. tdw i A.G. och väntar på last. Detta kan jämföras med den månatliga aktiviteten i februari och mars på 20—25 fraktade VL/ULCC eller ett totalt lastuttag på spotmarknaden på omkring 9 milj. ton. Raterna har stadigt sjunkit och VLCC's betalas nu med WS 18,25, en nivå som många accepterar för att kunna få hem sina fartyg för uppläggning. Uppläggningarna har ökat från 34 milj. tdw i mitten av december till 42 milj. tdw den 15/3.

80.000-tonnare betalas med WS 40—42,5.

Medelhavet/Nord- och Västafrika

Nigeria, Libyen och Algeriet har beslutat att sänka priset på råolja med upp till US\$ 0.26 per barrel. Någon förhoppning att detta skall leda till en markant ökad aktivitet föreligger inte,

det måste till större sänkningar för att kapa åt sig marknadsandelar.

Även i dessa områden betalas 80.000-tonnare med WS 40—42,5.

Karibien

Någon riktig topp i vintermarknaden blev det aldrig även om vintern tillfälligtvis gjort sig påmind i fraktraterna. 35.000-tonnare får nu WS 90—95, vilket är en rate-nivå att räkna med under sommarsäsongen.

Periodmarknaden

Några kortare periodaffärer med bottennoteringar har gjorts. En 260.000-tonnare har fraktats till Coastal States på ett år till US\$ 0.35 och en 100.000-tonnare till Palm Shipping till US\$ 0.85, också den på ett år. Sun Oil har tagit en 87.000-tonnare på 5 år till US\$ 2.40, vilket motsvarar WS 60 för en resa Medelhavet/USAC.

Torrlast

Perioden februari/mars har varit fortsatt svag. Aktiviteten har koncentrerats kring spannmål. Pacific har varit något bättre än Atlanten delvis på grund av reducerat flöde av Panmaxfartyg från Atlanten, då kolstrejken i USA har förhindrat utskippningar från Hampton Roads. Under slutet av mars har en markant förbättring skett i Atlanten initierad av en stark öppning av Lakes. Spannmålspriserna på Chicago-börsen har visat uppåtående tendens och en bra marknad påräknas under de närmaste månaderna. Risk föreligger dock för sommarstiltje om stålverken ej ökar sin import av malm och kol. Kina har börjat köpa spannmål från USA igen men kvantiteterna är ännu okända.

Panmaxfartyg erhåller transatlantiskt ca US\$ 2.00/2.25 — en uppgång från US\$ 1.50/1.75. I Pacific betalas ca US\$ 2.00.

Under perioden har kortare kontrakt tecknats och utförts med eget och infraktat tonnage till tillfredsställande resultat.

Infraktat tonnage för projektlastservice visar positivt resultat och Saléns engagemang har utökats genom infraktning av ytterligare ett fartyg av sk "open type".

Svedels trafik har renodlats genom rearrangemang av ro/ro-servicen i FOSS där Tor Line går in som partner istället för Svedel. Svedel förnyar sitt "konventionella" tonnage genom semi-container-tonnage som huvudsakligen kommer att serva Ostafrika med komplettering till Röda Havet sydgående.

Resultat av den konventionella trafiken visar fortsatt bra inseglingsnivå.

Freight market(week 17)

Reefer

The reefer market has been very active during February—April which is quite normal for this time of the year. Large volumes of fruit have been shipped from the southern hemisphere and most of the reefer ships have been employed satisfactorily. Despite the active market we may, however, say that the freight levels have been somewhat lower than anticipated, the main reason being comparatively low volumes of bananas from Central America/Ecuador. Regrettably we are anticipating lower activity on the spot market already from the second half of May which in fact is somewhat earlier than normal.

Our own situation is, however, very satisfactory and we can see no problem in employing our fleet efficiently up to the end of June.

Although it is a bit early to foresee what will happen we may expect quite a depressed market during the summer months.

Tanker

The months of February and March were characterized by low activity and stable or falling rates in all loading areas.

During the winter season crude oil inventories in the USA were constantly high and are now approx. 8 million tons higher than a year ago. As far as fuel oil is concerned, inventories in the USA fell during the first quarter of this year by approx. 14 million tons and are now at the same level as in 1977.

These are factors which have contributed to the increase in the scrapping of tankers. Up to the middle of March 1978, vessels totalling 4.1 million dwt had been sold for scrap.

The Gulf

At the moment, 20 V/ULCC's, corresponding to 5 million tons, are lying in the Gulf waiting for employment. This can be compared to the monthly activity in February/March, when 20/25 V/ULCC's were fixed, or the quantity shipped out of the Gulf on all sizes, which totalled about 9 million tons. Rates have fallen steadily and VLCC's are now paid WS 18.25, a level owners accept only to get their vessels to home waters for lay-up. Lay-up figures have increased from 34 million tons in the middle of December to about 42 million tons by March 15. 80,000 tonners are fixed at WS 40—45.5.

Mediterranean/North and West Africa

Nigeria, Libya and Algeria have decided to lower the price of their exported crude oil by up to 26 cents a barrel. It is not anticipated that this step will lead to any distinct increase in market activity, since the above-mentioned nations must lower their prices considerably more to obtain larger market shares. Even in these loading areas, 80,000 tonners are paid WS 40/42.5.

Caribbean

There was no appreciable rate increase during the winter season, even if better freights were paid temporarily. At present, 35,000 tonners obtain WS 90—95, which is the rate level expected to be in force this summer season.

The spot market

A few short-period fixtures have been concluded at rock-bottom rates. A 260,000 tonner was fixed to coastal states for a one-year charter at US\$ 0.35 and a 100,000 tonner obtained US\$ 0.85 from Palm Shipping, also on a one-year time charter. Sun Oil has closed a 98,000 tonner on a 5-year time charter at US\$ 2.40, equivalent to WS 60 on the Mediterranean/USAC run.

Dry Cargo

The market continued to be weak through February/March. Activities were concentrated on grain. The Pacific has been somewhat better

Exit Ekensbergs Varv



Den sista varvsbyggnaden går i luften...

Med en serie våldsamma dynamitsalvor beseglades i slutet av mars Ekensbergs varvs öde definitivt, det varv som under 30 års tid tillhörde Saléns och där flera av rederiets fartyg byggdes. Redan 1971 hade verksamheten vid varvet lagts ned till följd av dålig lönsamhet, varvid delar av personalen överfördes till Finnboda Varf, som Saléns hade förvärvat i slutet av 60-talet.

I samband med beslutet att bygga Saléns nya kontorshus såldes markområdet i Gröndal, där varvet låg, till Stockholms kommun, som nu rivit alla byggnader och avser att uppföra fastigheter med ca 500 lägenheter på området.

Besöktes av Bellman

Ekensbergs varv hann bli jämnt 100 år innan det lades ner. Det grundades 1870 av dåvarande Transportbolaget, som behövde ett närbeläget varv, där mindre fartyg för den egna verksamhe-

ten kunde byggas. På platsen låg dessförinnan en liten idyllisk lantgård, vars äldre bebyggelse fortfarande fanns kvar i början av 70-talet. Där hade det varit både tingshus och krog med kägelbana, som Bellman besjunger i Fredmans Epistel No 48.

De första årtiondena sysslade varvet mest med mindre nybyggen och reparationer. 1906 byggdes de första motorfartygen, men det var då liksom nu bekymmersamt att driva varvsverksamhet lönsamt och 1924 gick varvet i konkurs.

Under 30-talet uppehölls varvsdriften med fartygsreparationer och tillverkning av järnkonstruktioner, bland vilka ingick spannen för Tranebergsbron och Västerbron samt större cisternanläggningar. Vidare byggdes små lätta fartyg för Marinen.

Sven Salén köpte varvet

1942 övertog Sven Salén varvet, som

Oldest shipyard

One of Sweden's oldest shipyards, Ekensberg in Stockholm, ceased operations in 1971. It had been owned by Salén for 30 years. Sven Salén bought the yard in 1942. He modernized it and, through the years, built about 60 ships there for different European shipping companies. Salén even built a number of own ships at Ekensberg, one of which was the 5,000 ton refrigerated ship "San Blas". At the end of March, the shipyard's last standing buildings were torn down to make way for the construction of 500 apartments in one of Stockholm's most scenic areas.

moderniserades. Två nya bäddar byggdes för fartyg upp till 4.000 ton. Senare förlängdes den ena bädden till att kunna bygga fartyg upp till ca 13.000 ton, en maximal storlek för att det färdiga fartyget skulle kunna gå ut genom Södertälje kanal.

För att kunna utföra större reparationsarbeten inköptes en flytdocka med lyftförmåga av 3.500 ton från England. Då dockans bredd betydligt överskred bredden av Södertälje kanal måste den delas längskepps och slussas i två delar genom kanalen för att återigen sammansvetsas. Några år senare förlängdes dockan till 5.000 ton.

Från 1943 till varvets nedläggning 1971 byggdes ett 60-tal fartyg av olika storlek och typ upp till 13.500 ton, bl a tankfartyg, trålare, kemikaliefartyg, kylfartyg, självlossande fartyg för cement och ro/ro fartyg. Många gamla salénare minns säkert ännu den utomordentligt festliga leveransen av kylfartyget San Blas om 5.000 ton från Ekensberg i november 1955. För någon dag låg fartyget på Stockholms ström, upplyst, besökt och beundrat av många intresserade stockholmare.

than the Atlantic, partly because of a reduced movement of Panmax vessels from the Atlantic due to the coal strike in the USA. Towards the end of March, a marked improvement occurred in the Atlantic area, initiated by the opening of the Lakes season. Grain prices on the Chicago exchange showed an upward trend, and a fairly good market situation is foreseen for the coming months.

Panmax tonnage now receives \$200/225 for a transatlantic round trip, an increase from \$1.50/1.75. In the Pacific, the level is about \$200.

During the period under review, smaller contracts were concluded and covered with Salén, as well as chartered tonnage, with a satisfactory result.

Chartered tonnage for our project cargo service shows positive results and Salén's business in this sector has been increased by chartering a further vessel of the open type.

Svedel's traffic has been rationalized through rearranging the ro-ro service in the FOSS pool where the Tor Line will be partner instead of Svedel. Svedel will renew its conventional tonnage with semicontainer tonnage, mainly to serve East Africa, with completion for Red Sea southbound.

Conventional traffic shows a continued satisfactory result.

Pensionärsresa till England

Salénrederiernas Pensionärsklubb beslutade vid sitt senaste årsmöte att klubbens medlemmar skulle göra en ny utlandsresa tillsammans — den förra gick som bekant till Amsterdam för ett par år sedan. Beslutet har nu lett till att en resa till England/Skottland anordnas i september, till vilken alla pensionärer hälsas välkomna.

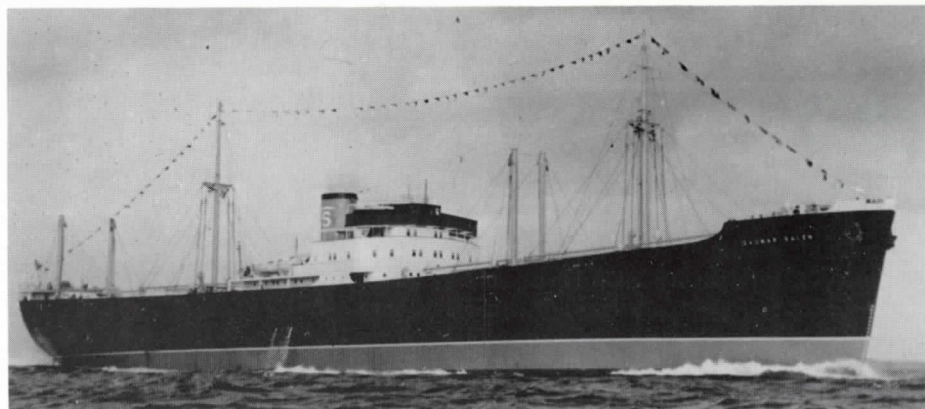
Den 17 september sker avresa från Göteborg med passagerarfartyget Winston Churchill, som Tor Line hyrt in,

och den 21:a är man åter i Göteborg. Resan går i första hand till Newcastle, där bussar möter för två dagars rundtur till olika sevärdheter i Skottland/England.

Kostnaderna för resan bestrids delvis av resenärerna själva, delvis av Personalfondstiftelsen.

Särskild inbjudan har sänts till samtliga medlemmar i Pensionärsklubben. Vi får anledning återkomma till resan i senare nummer av Salén-Nytt.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 8

Söderhamn (1937–1937)

Ångfartyg, byggt 1917 av Craig, Taylor & Co Ltd., Stockton.

Tonnage: 4.173 brt., 2.528 nrt., 7.400 tdw.

Reg.nr: 8172.

Detta ganska stora lastfartyg byggdes under första världskriget och uppkallades efter den brittiske premiärministern David Lloyd George. Ägare var William & Mordey i Cardiff.

1932, såld till Nailsea S.S. Co Ltd, Cardiff och omdöpt till *Nailsea Moor*.

1937, maj, inköptes ångaren till Sverige av Rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm, och hon omdöptes till *Söderhamn*.

1937, dec., efter knappt ett halvt års tjänst, avyttrades fartyget till skeppsredare August Bolten, Hamburg, Tyskland. Han gav sitt nyförvärv namnet *Bollwerk*.

1942, 29 jan., blev fartyget av någon anledning sålt på tvångsauktion. Köpare var Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro och namnet ändrades nu till *Norteloide*.

Eldhärjades den 28 oktober 1945 utanför Cabo Sao Thomé ca 80 sjömil NE Rio de Janeiro på resa Rio—Para. Togs under bogsering och sattes på land mellan Sao Thomé och Machahe, där hon vid besiktning blev kondemnerad.

Dagmar Salén (1937–1948)

Motorfartyg, byggt 1937 vid Öresundsvarvet AB i Landskrona.

Tonnage: 5001 brt, 2852 nrt, 9500 tdw.

Reg.nr: 8199.

Salénrederiernas andra nybygge fick i dopet namnet *Dagmar Salén* och det var samtidigt det största fartyget man dittills hade haft. Hon registrerades på ett nybildat bolag kallat Rederi AB Pulp, Stockholm.

Den 3 juli 1948, då fartyget befann sig utanför Delawares kust i Atlanten på resa Baltimore—New York i ballast, fattade det eld midskepps. Flera fartyg skyndade till undsättning och vid 3-tiden på morgonen den 5 juli lyckades man bogsera in fartyget till Newport News, där elden kunde släckas. Då var hela midskeppet totalförstört, och fartyget kondemnerades.

Vraket såldes av försäkransen till A/S Mosnes Shipping Co, Kristiansand, Norge, och efter en omfattande reparation kunde fartyget åter sättas i trafik, nu under norsk flagg och med namnet *Mosnes*.

1961, såld till A/S Aslaug, Haugesund, Norge och omdöpt till *Aggi*.

1969, försåld till Manopoulo Cia. Nav. S.A., Piraeus, Grekland. Fartygets namn ändrades till *Defteron*.

1972, anlände till Antwerpen d. 18 juni på resa Indien—Avonmouth. På grund av strejk i UK blev hon liggande i Antwerpen, och detta tålde inte ägaren, som gick i konkurs. Bogserades den 23 dec.

till Avonmouth för lossning och sedan till Bilbao för nerskrotning.

Korshamn (1939–1941)

Motorfartyg, byggt 1920 av Harland & Wolff Ltd, Glasgow.

Tonnage: 6683 brt, 4057 nrt, 9075 tdw.

Reg.nr: 8343.

Byggs med namnet *Glenluce* för Glen Line Ltd., Glasgow.

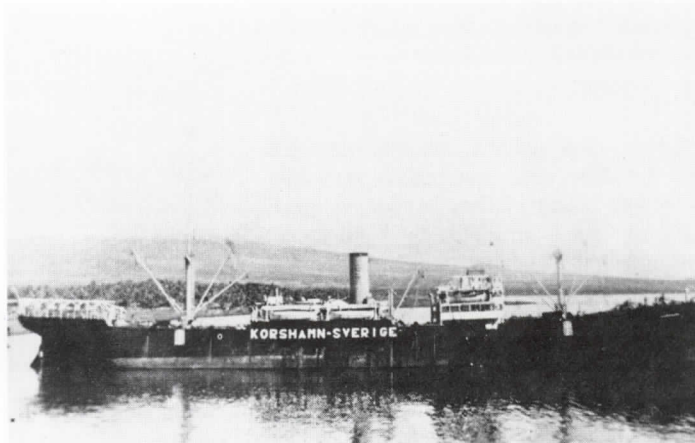
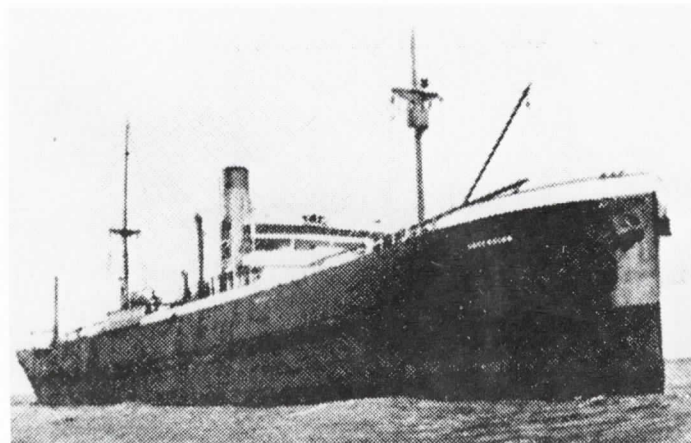
1936, såld till P. Wigham-Richardson & Co Ltd, Glasgow och omnamnad till *Ionopolis*.

1937, såld till Skibs A/S Vigrid (Bruun & van der Lippe), Tønsberg, Norge. Nytt namn blev nu *Vigeo*.

1939, jan., förvärvades fartyget av Rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm. Hon anlände till Götaverken den 25 februari för att genomgå en del ombyggnadsarbeten, varpå namnet ändrades till *Korshamn*.

Den 17 mars 1941 blev *Korshamn* torpederad av den tyske ubåten U 99 under befäl av Korvettenkapitän Otto Kretschmer, då hon befann sig på positionen 61°09' N och 12°40' W på resa Halifax—Liverpool, i konvoj Hx 112, varvid tyvärr 25 man av besättningen följde henne i djupet.

Korvettenkapitän Otto Kretschmer skrev efter kriget en bok om sina krigsbedrifter, där han bl a beskriver attacken på den konvoj *Korshamn* befann sig i. Dock gör han där misstaget att kalla *Korshamn* för tanker.



Crude Oil Washing (COW)

I den internationella oljehanteringen har man länge varit medveten om att vattenspolning av lasttankar är en rengöringsmetod med nackdelar. Man har varit på det klara med att det bästa rengöringsmedlet skulle vara själva lasten. I sk clean och semiclean tankfart har man sedan decennier tillbaka praktiserat sköljning med någon produkt av lägst samma renhetsgrad som den last man skall frakta. Metoden innebär att man fyller och länsar (men inte spolar) lasttankar.

I råoljefarten började man mer och mer undra, om det inte skulle vara möjligt att spola lasttankarna med lasten under lossningen. På grund av säkerhetsmässiga hänsyn och svårlösta tekniska problem med spolustrukturen blev det emellertid inte möjligt att omsätta idéerna i praktiska behov. Förrän tankfartygen utrustades med inertgas och fasta tankspolningssystem.

I början på 70-talet fanns utprovade system för inertgas och fasta tankspolmaskiner. De tekniska förutsättningarna för crudespolning var för handen. Veckan före midsommar 1975 deltog således en studiegrupp från Salén-rederierna i en kurs, Crude Oil Washing Seminar, som ordnades av BP i London. Under denna kurs presenterade arrangörerna rön och erfarenheter från sina crudespolningar. Fördelarna med den nya rengöringsmetoden föreföll att vara obestridliga. Ett tungt vägande argument för crudespolning antecknades: När oljebolag i framtiden går ut för att befakta fartyg och man har att välja mellan likvärdiga enheter, kommer man att prioritera de fartyg, som har utrustning för crudespolning.

Rederiets crudespolningsgrupp utarbetade spolprogram som integrerades i det ordinarie lossningsprogrammet för två sorters last. På grund av uppläggningarna fanns det inte möjlighet att crudespolera förrän den 16-18 september 1975, då Sea Saint lossade i Fos. Den första crudespolningen blev - i jämförelse med senare spolningar - mycket arbetskrävande, då tankarna spolades i tre omgångar.

Efter den första crudespolningen utarbetades och provades ett nytt program, enligt vilket tankarna spolades i två omgångar. Under de följande två åren utfördes ett tiotal crudespolningar med varierande omfattning.

Följande sammanfattning kan göras:

Fördelar

Ökad lossad kvantitet, upp till 2.500 ton för ULCC.

Ökat lastintag nästa resa tack vare mindre slop

Minskad tid och kostnad för såväl rutintankrengöring som för rengöring inför varvsbesök.

Ökad tid för underhållsarbete till sjöss, beroende på mindre tankrengöring.

Avsevärt mindre vattenspolning och mindre saltvattenhantering.

Minskad rostning p g a mindre saltvattenspolning.

Reducerad slopmängd betyder att mindre saltvatten än tidigare pumpas iland till raffinaderierna.

Nackdelar

Ökad arbetsbelastning under lossning.

Ökad lossningstid

Kostnad för extrapersonal

Kostnad för extrautrustning samt för tillpassning av vissa ledningar, inklusive montering av nya ventiler.

Potentiell säkerhets- och nedsmutsningsrisk p g a eventuellt läckage under crudespolningen.

Som framgår av sammanfattningen är COW, rätt utförd, en attraktiv rengöringsmetod. Vi anser dock att COW inte är ett *alternativ* till SBT (Segregated Ballast Tanks) men väl ett nödvändigt *komplement* till SBT — en uppfattning som delades av den svenska delegationen vid IMCO-konferensen i London i februari i år. Konferensen var i grund av samma uppfattning, vilket framgår av de förslag till regler som antogs avseende nybyggda fartyg.

COW-manual

COW kräver stor varsamhet i hantering och därmed mycket strikta rutiner. Vår nu utarbetade COW-manual håller på att redaktionellt färdigställas för snar distribution till fartygen. Därmed har vi i Saléns de personella, praktiska och fartygstekniska förutsättningarna för en säker och professionell Crude Oil Washing.

Det har beslutats att utrusta två VLCC, Sea Scout och Sea Swift, för inertgas. Inköp pågår och förberedelser är igång för installation ombord under sommaren/hösten 1978.

Crude Oil Washing

It has been clear for a long time that water cleaning of crude oil tanks is an unsatisfactory method with many drawbacks. The best method is to use the cargo itself.

During discharging operations in the crude oil trade it has, theoretically, been possible for some time to wash cargo intakes using the cargo itself. Due to strict safety regulations and problems connected with the washing equipment, however, it was not possible to put this method into practice until tanker vessels were equipped with inert gas plants and permanent washing systems. Acceptable plants and systems were developed at the beginning of the 1970's, when the technical problems were solved.

In June 1975, a group from Salén's Tanker Division took part in a Crude Oil Washing Seminar arranged by BP in London. The organizers presented observations and experiences of their own crude oil washing procedures and the advantages of this kind of washing seemed indisputable. An important argument for crude oil washing (C.O.W.) is that when oil companies charter vessels in the future, and have to choose between otherwise similar ships, they will give priority to vessels equipped for crude oil washing.

Salén's C.O.W. group subsequently prepared a washing program for two different cargoes, integrated into the ordinary discharge program. Since the ships which were to be used for testing the new system were at that time laid up, there was no possibility to 'crude wash' until September 11-18, 1975, when "Sea Saint" discharged at Fos. The initial crude oil washing was very time-consuming compared with later washings, since the tanks were washed three times.

After the first crude oil washing a new procedure was prepared and tested. Subsequently, the tanks were washed only twice. During the following two years, about 10 crude oil washings were carried out.

Experiences can be summarized as follows:

Advantages:

- Increased quantity discharged (up to 2,500 tons for a ULCC).
- Increased cargo for next voyage due to reduced slop.
- Reduced costs and time for normal tank cleaning and cleaning prior to overhaul/repair at shipyards.
- Increased maintenance time at sea due to reduced tank cleaning.
- Considerably reduced water washing and handling of salt water.
- Less corrosion because of reduced salt water washing.
- Less salt water pumped ashore to the refineries due to reduced amount of slop.

Drawbacks

- Increased work during discharging operations.
- Increased time for discharging.
- Extra personnel costs.
- Costs for extra equipment and pipe conversion, including assembly of new ducts.
- Potential risk of pollution due to possible leakage during crude oil washing.

As the summary indicates, the system is, when correctly executed, an attractive method of cleaning. It constitutes not merely an *alternative* to S.B.T. (segregated ballast tanks), but an indispensable complement to it.

Crude oil washing requires careful handling and very strict routines. Salén's C.O.W. manual will soon be ready and will be sent to all vessels. Salén will then have complete technical competence and know-how to carry out safe and professional crude oil washing.

A decision has been taken to equip the two VLCC's, "Sea Scout" and "Sea Swift", with inert gas plants. The special equipment required has been purchased and preparations have been made to install it later this year.

Kyl bäst i stafett på Malma

I februari var det dags för ännu en Malma-dag, denna gång med deltagande av drygt 100-talet Salén-anställda med familjer. Bland arrangemangen är speciellt skidstafetten värd omnämnande.

Inför starten vallades det och diskuterades taktik och barnen sprang i vägen och hundar skällde. Tävlingsledaren Birger Simonsson hade alla arrangemang säkert i sin hand och med god assistans av Lennart Dahlberg och Valter Moser genomfördes tävlingarna på ett mycket fint sätt.

Slutresultatet i stafetten:

1. Kyl 1 tim 12 min 30 sek
2. Tekniska 1 tim 12 min 55 sek
3. Torrlast 2 1 tim 17 min 15 sek
4. Torrlast 1 1 tim 31 min 15 sek
5. Landpersonal 1 tim 46 min 00 sek

Diskvalificerade blev rederiledningens och sjöpersonals lag, eftersom de ej kunnat skaka fram fulla lag. Detta manar verkligen till krafttag nästa år på dessa avdelningar.

Ett speciellt omnämnande ger vi torrlast, som ställde upp med två lag!

En knattetävling på 500 meter pågick samtidigt med stafetten och placeringarna där blev som följer:

Pojkar

1. Martin Eriksson 11 år 3 min 35 sek
2. Krister Bülow 14 år 4 min 05 sek
3. Mikael Eriksson 12 år 4 min 20 sek
4. Roger Hultman 8 år 4 min 45 sek

Extrapris

Magnus Nilsson 6 år 6 min 05 sek

Flickor

1. Åsa Pettersson 12 år 4 min 35 sek
2. Maria Svensson 12 år 4 min 36 sek
3. Agneta Eklund 11 år 4 min 40 sek
4. Catrin Dahlberg 9 år 5 min 05 sek

Pristagarna i knattetävlingen mottog härliga tröjor och i stafettävlingen fick man eleganta toppluvor. Pris utdelades dessutom till den som hade bästa sträcktiden på herr- resp. damsidan. Mats Jansson och Birgitta Ruhne hette de för dagen mest vältränade.



Korvgrillning. Stående fr v Eva-Lotta Wahlberg, Inge-Marie Carlberg och Birgit Neijbert.



Pernemar Jr – ännu för ung för det vita spåret.



Starten har gått! Fr v Birgitta Ruhne, Göran Frisk, Anders Olsson (skymd), Gunnar Rosengren, Sven Söderberg och Ingvar Fristam.



Det segrande laget från kyldivisionen, fr v Fredrik Welander (lagkapten), Mats Ruhne, Anders Olsson och Ulf Holmberg. På bilden saknas Gunnar Hasselberg.



Gunnar Rosengren lyckades med be-driften att nå målet på en skida men föll på mållinjen.

S-106 09 Stockholm
Tel. 787 10 00Ansvarig utg. Sven H Salén
Redaktör Gösta Ekeström
Produktion LYCKE&LUND

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

Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt.

Salén-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.

Vasaloppet

Av 10 anmälda salénare i årets Vasalopp ställde 5 upp till start och 4 nådde slutmålet i Mora. Stig Svensson och Valter Axelsson ställde upp för 10:e året i rad, den senare använde för övrigt samma par träskidor som under alla tidigare år. Stig kom till målet i Mora och fick det åtråvärda 10-årsmärket, medan Valter tyvärr var några minuter för sen vid tidskontrollen i Oxberg och trots ivriga protester nekades att fortsätta och därför får försöka sin lycka nästa år igen.

För övrigt blev tider och placeringar följande för våra kämpar bland de 9.076 som kom i mål:

Birger Simonsson	7.51.36 plac. 3.395
Lars Spongberg	8.42.45 plac. 5.310
Kaj Karlsson	9.13.15 plac. 6.359
Stig Svensson	10.24.25 plac. 8.123

Av de våra är Kaj befälhavare på kyl och mer eller mindre nybörjare på skidor. Han har legat i hårdträning sedan i januari och det visade sig bära frukt och det är bara att gratulera till den stronga prestationen.



Kaj Karlsson passerar Evertsberg.

SBK

Anmälningstiden för att få låna båt gick ut den 1 april. Fördelningen är nu gjord och besked lämnats till dem som fått låna båt någon vecka.

Erfarenhet från tidigare år visar att många förändringar i turordningen sker under sommaren och de som stått på väntelista har ganska ofta kunnat erbjudas en båt så småningom. Det finns fortfarande möjlighet att sätta upp sig på årets väntelista, trots att ansökningstiden gått ut. Detta beroende på att väntelistan inte är så lång som förra året.

Är Du intresserad, kontakta då Kerstin Damberg så snart som möjligt.

Årets konstlotteri

Dragningen i konstföreningens populära lotteri, som i år samlat 400 deltagare, ägde rum den 16 maj. Resultatet meddelas snarast de lyckliga vinnarna personligen.

I början av vecka 22 hängs de utlottade konstverken i personalrestaurangen på Norrlandsgatan, där vinnarna eller deras ombud under ett par veckor kan se tavlorna och notera vilka man helst vill välja.

Den 13 juni är det sedan dags för vinnarna att göra sina definitiva val.

Det sker i samband med ett litet arrangemang i konstklubbens regi, omfattande en vårlig utflykt med båt efter kontorstidens slut. Turen kommer att gå till familjen Bonniers villa Kruthuset vid Nedre Manilla på Djurgården vars vackra tavelsamling visas. De som inte kan delta i båtturen kan komma direkt till konstfördelningen, som beräknas ske vid 18.30-tiden.

Närmare besked följer senare genom meddelande eller anslag.

HKF belönar salénare

Idrotten är fortfarande en populär fritidssysselsättning bland de ombordanställda. I de nationella, nordiska och internationella tävlingarna fartygslag och sjöfolk emellan kunde 1977 noteras kraftigt ökat deltagarantal. Sjöfolksidrotten är framför allt en breddidrott i motionssyfte, men eftersom tävlingar ändå arrangeras har HKF som

uppmuntran premierat dem som gjort extra förnämliga insatser. Till dessa hör nedanstående fyra salénare, som kommer att erhålla HKF:s premier:

Birgit Bengtsson, Antilope, Olof Wall, Atlantide, Lennart Sjöstrand, Snow Crystal och Leif Kämpe, Snow Flake.