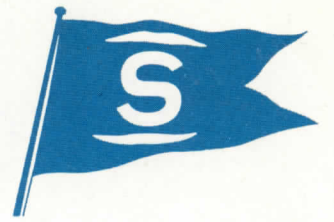


Salén-Nytt

Salén News No 6 1978



»Riskerna med sjöfart»

Nyligen blev Sture Ödner ombedd att inför ett auditorium av blivande civil-ekonomer vid Stockholms Handelshögskola hålla ett föredrag över temat »Riskerna med sjöfart». Föredraget följdes av en livlig diskussion, ledd av professor Sven-Erik Johansson, Handelshögskolan, och med bankdirektör Jacob Palmstierna, SE-banken, som opponent.

Fraktmarknadsrisker

Efter att i korthet ha redogjort för Saléninvests verksamhet konstaterade Sture Ödner, att få branscher, om ens någon, är så riskfyllda som shipping. Felaktigt fattade beslut när det gäller t ex investeringar, desinvesteringar, befraktningar och valutaaffärer kan få ödesdigra följder för redaren och hans företag.

Sture Ödner framhöll sambandet mellan de politiska kriserna i världen och de höga men kortvariga topparna i tankmarknaden under motsvarande perioder (se bild). Uppgång på tankmarknaden genererar en våg av nybeställningar. Under de goda åren 1970-1973 ökade orderingången kraftigt vid världens varv. Enbart 1973 beställdes 105 miljoner ton tanktonnage, vilket skall jämföras med den då existerande flottan om ca 189 miljoner ton. Denna kraftiga orderingång tillsammans med oljekrisen och den svaga ekonomiska utvecklingen resulterade sedermera i ett betydande överskott av tanktonnage, som uppenbarligen kommer att bestå ännu en tid.

För en redare gäller det att lägga sina

beställningar vid rätt tidpunkt. Som exempel kan nämnas att nybyggnadspriset 1973 för ett tankfartyg i 250.000-tonsklassen var ca 220 m Skr.

För några månader sedan hade priset för samma tankfartyg rasat till ca 30 miljoner Skr och idag har det åter stigit till ca 45 miljoner Skr. Följaktligen är det av avgörande betydelse vid vilken tidpunkt ett fartygsförvärv görs, eftersom det bestämmer redarens kapitalkostnader för fartyget.

I dagens marknad och med det pris på andrahandstonnage som rådde under hösten krävdes mindre än två år för att man skulle få tillbaka sitt investerade kapital.

Valutarisker

Sture Ödner kom därefter in på valutans stora betydelse inom sjöfarten. De valutor som varit och alltjämt är av stor betydelse för sjöfartsnäringsvärlden över är dollar, den japanska yenen och schweizerfrancen. Vanligtvis görs fraktavtalen upp i dollar och fartygens värden noteras också i dollar. För Saléns del betyder ett öres förändring i dollarkursen en inkomstförändring på ca 1 miljon kronor per år. Värdet på dollarn har varierat starkt sedan devalueringen av kronan i augusti 1977. Då stod den som högst i 4,88 för att därefter successivt sjunka till bottennoteringen 4,06 i oktober i år. För Saléns del betydde det en skillnad på årsbasis av ca 80 miljoner kronor.

Sammantaget är bedömningen av marknads- och valutaläget av avgörande betydelse när det gäller en fartygs-

affär, underströk Sture Ödner. Som exempel härpå tog han upp en redare som 1973 beställde en 250.000 tons tanker till ett pris av 221 miljoner Skr för leverans 1975. Skulle han välja att sysselsätta fartyget på timecharter — exempelvis under tre år — eller skulle han spekulera i en frakttuppgång och sysselsätta fartyget på spotmarknaden? I vilken valuta skulle finansieringen göras, dollar eller schweizerfranc? Redarens bedömning och beslut härvidlag skulle i exemplet visa sig vara av största betydelse.

Det slutliga resultatet efter försäljning av fartyget pendlar mellan en förlust av 202 miljoner Skr och 362 miljoner Skr.

Sture Ödner pekade även på den mycket intressanta situation som finns råder inom energiområdet. Hur kommer energiförbrukningen i världen och efterfrågan på oljetransporter att utvecklas? Exxon, världens största oljebolag, har en prognos som pekar mot balans mellan tillgång och efterfrågan på tanktonnage vid slutet av 1980-talet. Andra menar att balans inträder tidigare. Under alla förhållanden är det oerhört svårt inom shipping att göra tillförlitliga prognoser. Under de senaste gångna 20 åren har de alltid tenderat att slås sönder av kriser och oväntade inslag i utvecklingen. Att göra en hållbar budget för ett företag som Saléns är därför förknippat med stora svårigheter på framför allt lång sikt.

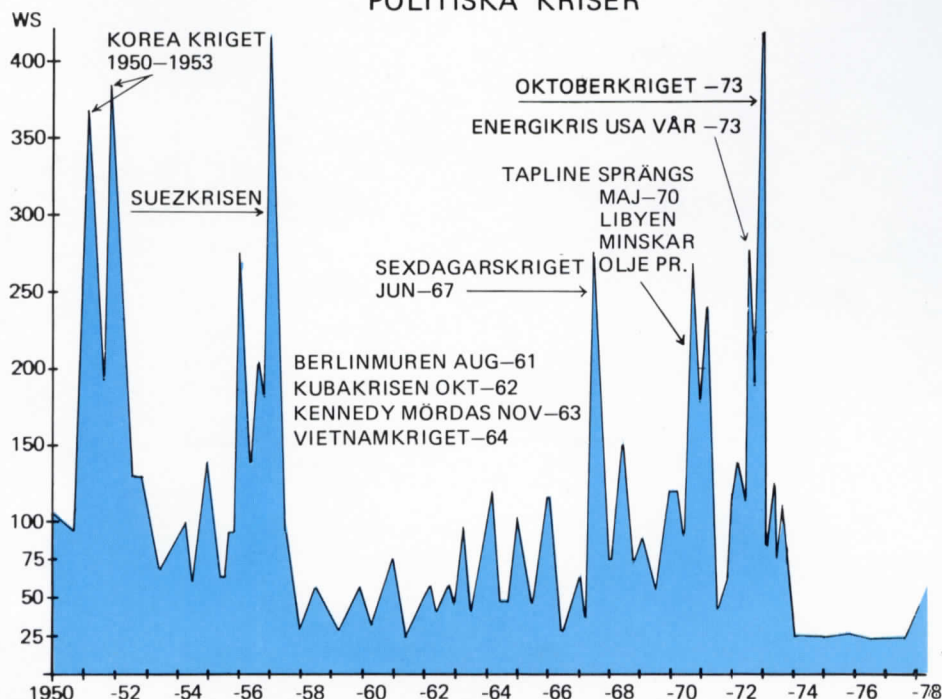
Götaverken

Sture Ödner berörde i sitt anförande även Götaverkenaffären som ett konkret exempel på vilka risker de rörliga växelkurserna kan innebära. Götaverken tecknade sina fartygskontrakt i dollar och gjorde samtidigt motsvarande upplåningar i schweizerfranc.

Den valutabedömning som då gjordes var att fluktuationerna som senare upplevdes ej skulle bli så kraftiga. Man antog helt enkelt att kurserna i stort sett speglade värdet mellan valutorna.

Vid slutet av 1975 hade Götaverken en låneskuld på ca 1,8 miljarder Sfr. Genom dollarns kraftiga nedgång har Götaverken därefter åsamkats katastrofala valutaförluster. »Hade kursutvecklingen gått åt motsatta hållet, hade vi väl närmast betraktats som geniala» sade Sture Ödner och avslutade med att understryka lärdomen av att ha samma valuta på sina fordringar och skulder för att undvika eller minska risktagandet i internationella affärer.

POLITISKA KRISER



Risks in the shipping business

Salén's chairman, Sture Ödner, recently delivered an address on the theme "Risks in the shipping business" before an audience at the Stockholm School of Economics. Few industries, he said, are as risk-filled as shipping, where wrong decisions relating to investments, sales, chartering and currency matters can have serious consequences.

Mr. Ödner noted the connection between the political crises throughout the world and the corresponding periods of high, but short-lived, prosperity in the tanker market. An upturn in the tanker market generates a wave of orders for new ships. During the "good" years of 1970 through 1973 new orders in the world's shipyards rose sharply. In 1973 alone, 105 million dwt of tanker tonnage were ordered, which can be compared with the then existing fleet of approximately 189 million dwt.

A shipowner has to place his orders at the right time. In 1973 the price for contracting a VLCC for delivery 1975 was about \$ 56 million.

Last summer the price of the same tanker had fallen to \$ 7 million — and it has now recovered to about \$ 10 million. Consequently, the date when a ship acquisition is made is of critical importance since it determines the shipowner's capital costs for the vessel.

In the current market, and at the prices for second-hand tonnage that prevailed during the fall, less than two years was required for an investor to recover his capital investment.

Mr. Ödner then discussed the great importance of foreign exchange rates. He pointed out that, in Salén's case, a change of one öre in the kronor/dollar means a difference of approximately one million Swedish kronor in income.

He emphasized that, taken together, an evaluation of both market conditions and the foreign exchange situation are of decisive importance where a ship transaction is concerned. As an example, he took the case of shipowner who in 1973 had bought a 250,000-ton tanker at a price of \$ 56 million, for delivery in 1975. Should he elect to put the vessel to work on a time charter — for example, for a period of three years — or should he gamble on an upturn in freight rates and employ the ship in the spot market? Which currency should be used for the financing, dollars or Swiss francs? In this connection, the judgement and decision of the shipowner in the example given would be of extreme importance. The final result after the sale of the ship

could vary from a loss of \$ 44 million to a loss of \$ 77 million.

Mr. Ödner also referred to the very interesting situation now prevailing in the energy field. How will energy consumption throughout the world, and the demand for oil transportation, develop? Exxon, the world's largest oil company, has a forecast that indicates a balance between supply and demand of tanker tonnage at the close of the 1980s.

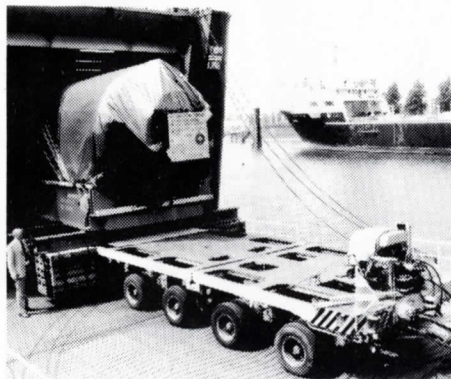
Others think that this balance will occur earlier.

After having reported on the financial aspects of the Götaverken Shipyard financial crisis, Mr. Ödner concluded his address by stressing the importance of having receivables and liabilities in the same currency in order to avoid, or reduce, the risks inherent in international transactions.

Nytt tonnage i FOSS-poolen

Styrelsen för FOSS (Fred Olsen-Seaspeed-Svedel), som bedriver trafik i Mellanöstern och där Tor Line ingår som delägare, har beslutat att en del av det tonnage som chartras för denna trafik skall ersättas med nytt och större tonnage, då det nuvarande inte täcker fraktbehovet. Man har behov av att öka kapaciteten med ca 50 procent, vilket skulle innebära att man byter ut sina 10.000-tonnare mot 15.000-tonnare.

Första ambitionen är alltså att byta ut en del av det inchartrade tonnaget mot större, vilket skall göras under 1979 i form av timecharteraffärer. På längre sikt kan det bli aktuellt att beställa eget nytt tonnage för Mellanöstern-trafiken.



Utrustning för en kraftstation i Damman lastas i London i ett ro/ro-fartyg tillhörigt Tor Line och seglande i FOSS-poolen.

New tonnage in the FOSS pool

The Board of FOSS (Fred Olsen-Seaspeed-Svedel), a shipping pool in traffic in the Middle East routes, has decided to replace some of its vessels with new and larger tonnage. The pool, in which Tor Line is a partner, foresees the requirement to increase capacity by 50 percent.

In the long term it may become necessary for FOSS to order its own new tonnage for the Middle East traffic.

Omslagsbilden

Bilden togs av Per-Olow när Winter Water gjorde sin tekniska provtur den 18-20 november. Mer om Winterserien på sidorna 11-21

Cover picture

The front page was taken by Per-Olow when m/s Winter Water made her technical trials. For further information of the Winter ships, please, turn to page 11.

Det har tidigare varit sed, att VD i Salén-Nytts sista nummer varje år sänt en julkhälsning till de anställda i koncernen. Då Salén-Nytt i år fyller 10 år görs ett avsteg från denna goda sed. Istället ber tidningens redaktion att få tacka läsekretsen för de 10 gångna åren samt önska alla

God Jul och Gott Nytt År!

In previous years, it has been the custom that the year-end issue of Salén-Nytt contains a Christmas greeting from the managing director to Group employees. Since 1978 is the magazine's 10 th anniversary, we are on this occasion departing from that fine tradition. Instead, the editorial staff would like to thank readers for their support and interest during the last decade and wish them a Merry Christmas and a Happy New Year.

Dramatik när båt med salénare kantrade

Några besättningsmän från Celtic Wasa råkade den 18 november ut för en mycket dramatisk händelse då fartyget befann sig utanför Cumaná i Venezuela.

Sju besättningsmän hade på eftermiddagen begivit sig iland från red- den, där fartyget låg med agentens båt. När de på kvällen skulle åter- vända till fartyget blåste det ovanligt hårt och sjöhävningen var avsevärd. Båten gick därför inte ut till fartyget. I det läget begav sig de sju besättningsmännen över till andra sidan av Cumaná och anlätade en mindre fis- kebåt för att ta sig ut till Celtic Wasa. Omkring 400-500 meter från land kantrade båten. Simmande lyckades två av salénarna och fiskebåtens be- sättningsmän, ta sig iland, varifrån mässman Jesus Lopez-Sambade larmade myndigheterna.

På VHF fick Celtic Wasa besked om det inträffade strax efter midnatt. En livbåt sattes i sjön och denna samt en helikopter, en bogserbåt och två båtar från polisen sökte efter den kantrade fiskebåten. Först vid 1/2 7- tiden på morgonen återfanns den ca 300-400 meter från land med de sak- nade fem besättningsmännen som höll sig fast vid den vattenfyllda bå- ten. De togs ombord i livbåten och fördes till Celtic Wasa. De hade då klängt sig fast vid fiskebåten i nio timmar. Två av dem hade hudskador och fördes till sjukhus iland, där de låg kvar till fartyget avgick.

En av de båda besättningsmännen på fiskebåten avled dock. Han klara- de sig simmande iland men avled se- nare, uppenbarligen av överan- strängning.

Fishing-boat cap- sized with Salén sailors

On November 18th, a fishing-boat with se- ven members of the crew of the Celtic Wasa onboard capsized when returning the crew to their ship after shore leave in Cumaná, Venezuela. Two of the Salén people and the two men running the fishing-boat managed to swim ashore and alarm the local police. Mean- while the remaining five Salén sailors clinged to the capsized fishing-boat where they were found and rescued some nine hours later. They were then safely brought back to the Celtic Wasa. Unfortunately, one of the two fisher- men later on died, apparently as a result of over-exertion.

Saléns gör tankfartygen ännu säkrare

Sedan augusti månad i år pågår ett in- tensivt arbete med installation av inert- gassystem i Saléns 250.000-tonnare som ligger upplagda i Singlefjorden.

Arbetet utföres i rederiets egen regi. Kostnaderna beräknas uppgå till 13 mkr och det kommer att åtgå totalt 8 - 10.000 mantimmar för att färdigställa varje fartyg. Om tidsplanen håller kom- mer fyra fartyg att vara färdiga under januari 1979 samt det femte under februari 1979.

På vilket sätt blir då tankfartygen säkrare genom installation av denna ut- rustning? Helt enkelt genom att den högexplosiva gas som finns inom last- tankområdet utbytes mot en förbränn- ningsgas som erhålles från fartygets hu- vudångpannor. Denna gas av nog- grant kontrollerad kvalitet har en så låg syrehalt att någon antändning eller för- bränning inte kan äga rum. Gasen till- föres tankar och rörsystem via kraftiga fläktar. Under resorna samt under last- ning och lossning kommer hela tiden ett visst övertryck att upprätthållas i last- tankar och rörsystem för att förhindra att ytterluft kan komma i systemet och höja gasblandningens syrehalt. En mängd kontrollfunktioner måste byg- gas in för att få full driftsäkerhet av an- lägningen.

Noggrann kontroll

Montagearbete av denna typ innebär att brandskyddet måste fungera utan störningar då en hel del svetsningsarbe-



Saléns inspektör Kjell Johansson vid vattenlåset till inertgasanläggningen i Sea Swift.

te utföres ombord. För att överhuvud- taget få tillstånd att utföra s k »hot work» måste en fristående besiktnings- man göra en mycket noggrann kontroll av utrymmen i fartyget som kan inne- hålla brandfarliga ämnen samt givetvis kontrollera att inga gaser finns i tankar- na. När denna besiktningsman funnit att svetsarbete kan utföras, utfärdas ett officiellt certifikat. Denna kontroll upp- repas regelbundet varje vecka eller ofta-

re om det bedöms motiverat.

Fartygets skyddskommitté måste också sammankallas under befälha- varens ordförandeskap samt ge sitt till- stånd till arbetet.

Under tiden som arbetet pågår kont- rolleras gashalten varje morgon av en ansvarig man från besättningen. Denne utfärdar ett »arbetscertifikat» som över- lämnas till resp. arbetsledare innan da- gens arbete påbörjas.

1 mil elkabel

När fartygens inertgassystem är klara att tas i bruk har 5000 meter rör av va- rierande storlek monterats, 100 ton smide för fundament, rörstöd etc. in- svetsats, 75 ton stålplåt med förstärk- ningar ihopsvetsats till fläkthus och 1 mil elkabel dragits och inkopplats.

Salén tankers safer

Hard work has been in progress since Au- gust on the installation of an inert gas system in Salén's 250,000 tonners laid up in the Single Fiord. The cost is estimated at Skr 13 m., and 8,000 — 10,000 man-hours will be required for the project.

The improvement in safety results from the replacement of the highly explosive gas in the vicinity of the cargo tanks by a combustion gas from the ships' main boilers. Such gas cannot ignite or burn.

The gas is conveyed to tanks and pipe systems by powerful fans. In transit and during loading and unloading a certain level of excess pressure is maintained in cargo tanks and pipe systems to prevent outside air from penetrating into the system, thereby increasing the oxygen content of the gas mixture.

Handskas med valuta — svårt och viktigt

För alla företag som sysslar med internationell verksamhet är valutafrågorna av största betydelse. De häftiga valutasvängningar som vi upplevt den senaste tiden kan få ödesdigra konsekvenser för enskilda företag och även för hela branscher.

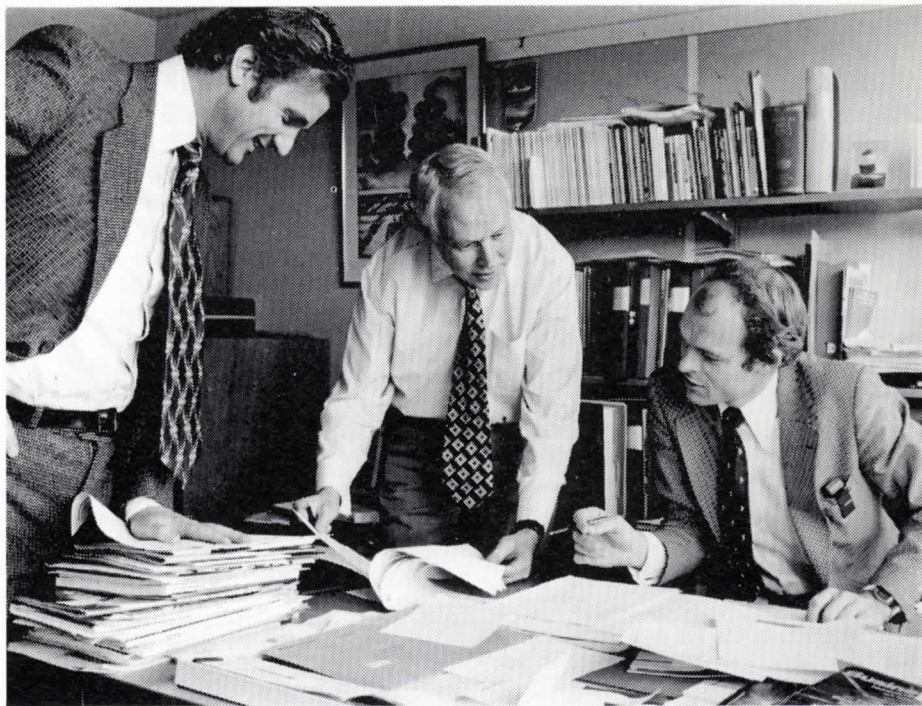
För skilda företag och branscher föreligger olika möjligheter att gardera sig mot oönskade valutaeffekter. Ta t ex den svenska skogsindustrin vars försäljning på export som regel görs i dollar men vars produktionskostnader till stor del betalas i svenska kronor. Denna industrigrens möjlighet att gardera sig för ett dollarras är mycket begränsad.

För Saléns del har vi en bättre valuta-situation jämfört med exempelvis skogsindustrin. Vi får så gott som uteslutande alla våra inkomster i dollar. Detta måste vi än så länge acceptera. Vi måste också acceptera att så gott som alla våra kostnader för besättning, administration etc betalas i svenska kronor.

Däremot har vi vissa möjligheter till val av valuta vad gäller bland annat vår finansiering och våra kostnader för inhyrt tonnage. Vi har valt att lägga en betydande del av dessa kostnader i dollar för att göra oss mindre beroende av dollarkursens växlingar. Stärks dollarn ökar visserligen våra låne- och inchartringkostnader men samtidigt ökar också våra inkomster. Faller dollarn så minskas våra inkomster, vilket också låne- och inchartringkostnaderna gör. Vi försöker således att balansera våra inkomster och utgifter vad gäller valutan.

Eftersom vi ej har inkomster men stora utgifter i svenska kronor måste vi löpande under året växla dollar till svenska kronor.

Med denna betydande omfattning är det givetvis viktigt att växlingen av dol-



Saléns finansgrupp, fr v finanschefen Per Welin, Åke Markeland och Lars Nordin.

lar sker vid rätta tidpunkter. För att kortsiktigt kunna pricka in dessa har Saléns finansavdelning som ett hjälpmedel en Reuter Monitor som kontinuerligt informerar på en bildskärm om de aktuella valutakurserna. Dessutom erhåller man löpande information om större politiska händelser och ekonomiska nyheter som kan tänkas påverka valutakurserna.

Växling av valuta kan ske dag för dag allt efter behov och efter bedömning av de aktuella valutakurserna. Men man kan även sälja eller köpa exempelvis dollar i förskott (för senare leverans) till en kurs som fixeras den dag affären görs, en s k terminsaffär. Under 1978 har Saléns gjort relativt omfattande terminsaffärer vilket skyddat oss för det kraftiga dollarfallet under hösten.

Currency management — a difficult and important operation

Foreign exchange problems are a matter of vital importance to all companies that are engaged in international operations. The sharp fluctuations in foreign exchange rates that we have experienced recently can have serious consequences for individual companies and even entire industries.

Salén has the situation under good control, however. We have chosen to operate mainly in two currencies, US dollars and Swedish kronor. We receive virtually all of our income in US dollars while we must accept that certain costs must be paid in Swedish kronor.

As regards our financing and the costs of chartered tonnage, etc., we have certain possibilities of selecting the currency used. We have chosen to incur a substantial part of these costs in dollars in order to be less vulnerable to fluctuations in dollar rates. If the dollar increases in value, the costs of borrowing money and chartering vessels will naturally rise, but so will our income. If the dollar declines in value, so will our income — and so will our borrowing and chartering costs. Thus, where currencies are concerned, we try to balance our income and expenses, as much as possible.

Since we have no income — but expenses — in Swedish kronor, we have to continually exchange dollars for Swedish kronor during the course of a year.

It is of course important that the exchanges are made at the right moments. Salén's Finance Department uses a Reuter Monitor which provides continuous displays of currency exchange rates on a terminal screen which is of great use in this job. During 1978 Salén made a relatively large number of "forward transactions," which protected the company against the sharp fall in the dollar during the fall.

Sålda fartyg

M/s San Blas har sålts till Trans Malayan Shipping Inc., Manila, och levererades i Manila 6 oktober 1978. Fartyget behåller sitt gamla namn och seglar under filippinsk flagg med call signal DZHL.



M/s San Bruno har sålts till Trans Swedish Shipping Inc., Manila, och levererades i Hamburg 16 oktober 1978. Fartyget behåller sitt gamla namn och seglar under filippinsk flagg med call signal DUXX.



Fortsatt filippinsk prospektering

Vid sammanträde med operationskommittén för Reed Bank i Stockholm den 12 oktober summerades den nuvarande kunskapen om kontraktsområdets tillkomst och uppbyggnad. Den senaste borrhningen i förening med tidigare data bestyrker hypotesen att området innehåller åtskilliga stora revstrukturer, dvs gamla korallrev som nu ligger på 3.500 — 4.000 meters djup, övertäckta av yngre lager. Sådana rev är normalt porösa och lätt genomträngliga för olja och gas och därigenom mycket eftersträvarvärda mål vid borrhning efter olja.

Två utomstående specialister har, för att ge bättre underlag för bedömningen, ombetts att granska materialet och har stött tolkningen att rev förekommer i området.

Dessa blir därför nästa mål för borrhning men en ytterligare seismisk undersökning fordras för att den exakta plat-

sen för nästa borrhning skall kunna fastställas. Troligen kan denna undersökning utföras i slutet av året men det kommer att bero på när en båt för seismiska mätningar blir tillgänglig i närheten av Filippinerna.

Strax före sammanträdet hade Amoco meddelat sin avsikt att utträda ur gruppen vilket betyder att dess andel återgår till de övriga deltagarna. Orsaken till detta beslut uppges vara att Amoco inte tror på utsikterna till fynd i området. Amoco måste alltså grunda sin bedömning på en helt annan geologisk tolkning men har inte närmare redovisat denna för övriga deltagare i gruppen.

Salén Energy och övriga återstående företag får nu dela upp Amocos andel mellan sig för att därefter söka finna någon annan som vill övertaga Amocos plats.



I sammanträde med operationskommittén deltog (fr v):

Anders Ljunggren, Salén Energy, Anders Åberg, STAB, Clas Regeheim, Salén Energy, Marcello Rebora, Oilexplor, Lennart Båveryd och Göran Axell,

Salén Energy, C.L. Tortorelli, Salén (Philippines), Dennis Hart och J.E. McDonald, Amoco, Mario Nieto, Podco, Fernando Busuego, Seafront, och P.O. Boman, Salénia.

Dagab får ny terminal

Dagab Frukt och Grönt AB har invigt en ny terminal i Årsta parthandelsområde.

Från den nya terminalen, som har en totalyta på närmare 6.000 m², kommer frukt och grönt att distribueras i Stockholmsområdet, främst till NK-Åhléns olika varuhusenheter samt Vivo- och Färd-butiker.

Omsättningen första året beräknas uppgå till 100 mkr och sammanlagt kommer ca 100 personer att sysselsättas på frukt- och gröntterminalen.

New terminal for DAGAB

DAGAB Frukt och Grönt AB has inaugurated a new terminal in the wholesale trading district at Årsta, Sweden. From the nearly 6,000 cubicmeter terminal fruit and vegetables will be distributed throughout the Stockholm area. It is estimated that turnover from the first year will reach Skr 100 million. Approximately 100 people will be employed at the fruit and vegetable terminal.

New orders for Saltech

Saltech has received several external orders during the last few months within the fields of automation and control technology, hydro-mechanics and refrigeration and ventilation technology.

Some examples of projects in which Saltech is already involved are the following:

- cargo-handling equipment for the Salén reefers
- fuel economy for the reefer and dry cargo divisions and Tor Line
- wave energy project for Salén Energy
- methods for refrigeration and ventilation of bananas on pallets.

Continued Philippine exploration

Large, older reefs which may contain oil and gas accumulations exist at Reed Bank in the Philippines. This was reported at a recent meeting of the Operating Committee for Reed Bank of which Salén is a member.

The reefs are said to lie at a depth of 3,500 - 4,500 meter, beneath the younger layers. A seismic survey to determine when the next well should be drilled in the area is planned for year's end.

Amoco has decided to withdraw from the group participating in the exploration, reportedly because it doubts that there are discoveries to be made in the area.

Uppdrag för Saltech

Saltech har under senaste månaden fått flera externa uppdrag inom automation- och reglerteknik, hydromekanik och kyl- och ventilationsteknik. Dessutom har Saltech blivit engagerade i att utvärdera och förbättra delar av en nybyggnadsspecifikation för ett svenskt rederi.

Flera intressanta förfrågningar har även förmedlats till Saltech av andra delar av Salénkoncernen.

Exempel på projekt där Saltech redan är engagerade är

- lasthanteringsutrustning av ny typ för kylrederiet
- bränslebesparing genom optimering av trim- och ballastlägen för kyl- och torrlastrederierna samt Tor Line
- vågenergiprojekt för Salén Energy
- metoder för kylning och ventilation av bananer på pall för rederiet.

Förfrågningarna till Saltech sträcker sig alltifrån offentliga utredningar och utvecklingsprojekt till nybyggnad av fartyg (och även lustjakter!).

Fraktmarknaden

(Vecka 49)

Kyl

Kylmarknaden har under de senaste två månaderna varit osedvanligt aktiv även om fraktnivån har varit förhållandevis låg. Under oktober och november har vi utan större problem sysselsatt hela kylflottan och vi kan förutse en god sysselsättning även under december och januari.

De flesta kontrakt för 1979 är nu avslutade till tillfredsställande nivåer.

Vi räknar med att spotmarknaden för kommande högsäsong som vanligt blir aktiv men det torde vara svårt att uppnå några väsentliga frakthöjningar jämfört med säsongen 1978.

Tank

Den traditionellt starka marknaden i november blev av flera orsaker bättre än någonsin sen tankkrisens början och som så många gånger förut har en poli-

tisk kris, händelserna i Iran, satt sin prägel på fraktraterna. Som mest har ett drygt 40-tal fartyg legat utanför Iran och väntat på lastning. För att få ut sin olja från Iran har oljebolagen måst frakta in fartyg och ställa sig i kön samtidigt som andra länder i Arabiska Viken har ökat sin produktion av råolja.

Också i Japan har tonnage bundits upp i och med att det japanska lagringsprogrammet, som nu omfattar ett 20-tal fartyg, är igång. Andra viktiga faktorer är den befarade prisökningen på råolja från årsskiftet, samt att lagren i USA inför vintern är betydligt lägre än för ett år sedan, vilket ger ett visst hopp om att 1979 skall börja bättre än vad 1978 gjorde. Ratnivån på de olika marknaderna kan illustreras med några av våra egna avslut: 340.000 ton AG/Europa WS 60, 84.000 ton Medelhavet/USA WS 115 och 50.000 ton Venezuela/Canada WS 220.

Torrlast

Den i förra numret av Salén-Nytt antydda förbättringen för Panmaxtonnage fortsatte under oktober och början november. För spannmål från US Gulf till Kontinenten betalades \$ 10,50. Sedan har marknaden successivt blivit svagare och senaste avslutet är \$ 8,70.

Även i Pacific har en avmattning för detta tonnage ägt rum de senaste två veckorna och T/C-raterna ligger nu kring \$ 4,00 medan de som bäst var \$ 4,50/4,75.

Malmaster från Narvik och Västafrika till Kontinenten har betalats relativt bäst under perioden.

För handy-size-tonnage har marknaden inte nämnvärt förändrats. Fartygspriserna har fortsatt att stiga, speciellt för Panmax-tonnage.

Reefer

The reefer market has been unusually active during the last two months although the rate level has been rather low. During the months of October and November we have employed the whole reefer fleet without any major problems and we look forward to a full employment also during December and January.

Most contracts for 1979 have been concluded at satisfactory rate levels.

We expect the spot market to be active as usual during the coming peak-season, but it may be difficult to reach any significant freight increases compared with the season 1978.

Tanker

The traditionally healthy market in November became, for a number of reasons, better than it has been at any time since the beginning of the present tankercrisis, and, as is so often the case, it was a political crisis, namely the situation in Iran, which left its mark on the freight rates.

Freight market

(Week 49)

At one time, over 40 ships lay outside Iran waiting for cargo. The oil companies, in order to obtain their oil from Iran, had to charter in ships and then simply place them in the queue, while at the same time other countries in the A.G. had increased their crude output.

Tonnage has also been laid up in Japan, due to the fact that the Japanese storage programme, which now comprises some 20 ships, is underway.

Other important points are the anticipated increase in the price of crude from the New Year together with the fact that crude storage in the USA in the face of winter is considerably lower than it was a year ago, which gives us reason to hope that 1979 might well begin better than 1978 did.

The rate levels in various trades can best be illustrated by some of our own recent fixtures: 340.000 tons A.G./Europe WS 60; 84.000 tons Mediterranean/USA WS 115, and 50.000 tons Venezuela/Canada WS 220.

Dry Cargo

The improvement for Panmax tonnage mentioned in last issue of Salén-Nytt continued during October and the beginning of November. Grain from US Gulf to the Continent paid \$ 10,50. Thereafter the market has slowly declined and last fixture is \$ 8.70. In the Pacific the market for this tonnage has also somewhat declined during the last two weeks. T/C rates are now around \$ 4.00 while they earlier paid \$ 4.50/4.75.

Ore from Narvik and West Africa to the Continent have been the relatively best paid cargoes during this period.

For handy-size tonnage there has been no market changes.

Prices for second hand tonnage have continued to increase, especially for Panmax tonnage.

Cargolux till Salénia

Saléninvests innehav av 1/3 av aktierna i flygfraktbolaget Cargolux har överlåtits till ett engelskt bolag tillhörigt Rederi AB Salénia. Försäljningen är ett led i ansträngningarna att stärka Saléninvests finansiella ställning.

I samband med försäljningen övergår Sten Grotenfeldt till Salénia, där han ansvarar för Salénias verksamhet i England med placering i London samt liksom tidigare handhar Saléns kontak-

ter med Cargolux i egenskap av arbetande styrelseledamot.

Den marknadsbearbetning som Saléninvest bedrivit för Cargolux räkning i Skandinavien kommer fortsättningsvis att drivas i Cargolux egen regi och liksom tidigare handhas av Leif Kristensen.

Cargolux to Salénia

One third of the shares in the Cargolux air-freight company has been transferred to an English company belonging to Rederi AB Salénia. In connection with the sale of shares, Sten Grotenfeldt will move to London where he will continue to work for Cargolux.

Saléninvest's marketing in Scandinavia on Cargolux's behalf will continue to be handled by Cargolux under the direction of Mr Leif Kristensen.

Fast marknad för jack-up riggar

I budgeten för riggverksamheten 1978 förutsattes en stark jack-up-marknad i Mexikanska golfen. Verkligheten har infriat dessa förhoppningar. Resultatet för riggarna 1978 torde, enligt oktobersiffrorna, bli ca 5,6 mkr i stället för budgeterade 0,8 mkr.

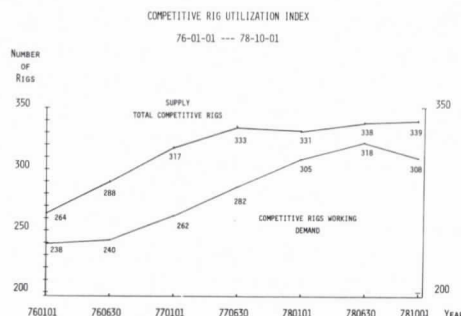
I juni beställdes en plattformrigg (SEAB 75%, Salénia 25%) från PAR Industries Inc och Mid-Continent Supply Co. Enheten levereras i december -78 till Transco Exploration Co för sysselsättning utanför Louisiana.

Salén Offshore Drilling Co söker aktivt sysselsättning för ytterligare en plattformrigg. Så snart tillfredsställande sysselsättning erhålles, beställs enheten på uppdrag av externa ägare.

Många nybeställningar

Den fasta marknaden för jack-ups har resulterat i ett stort antal nybeställningar av denna riggtyp vid olika varv världen över. Vid ingången av 1978 var 22 st jack-ups beställda för leverans under 1978/79.

Figur 1



I oktober i år är motsvarande antal 36 st med leverans 1978/79/80, alltså en ökning med 14 enheter under 10 månader.

Detta har hittills ej stört den globala efterfrågan på jack-up-riggar. Under 1979 levereras ca 20 enheter i Mexikanska golfen och 10 av dessa är redan kontrakterade fr o m leverans. Om vi betraktar tidsperioden 76-01-01 till 78-10-01 har den globala riggflottan utvecklats enligt figur 1.

Den stora svackan i marknaden 1976/77 beror på att riggar beställda 1973/75 började göra sig gällande på marknaden. Man bör dock komma ihåg att ca 159 enheter var under byggnad 1975 jämfört med 58 enheter i oktober i år.

Utvecklingen för enbart jack-ups har varit bättre än för den totala marknaden. Jack-up-riggar motsvarar ca 50% av den totala världsflootten (figur 2).

Figur 2



Uppåt för Tor Line

För Tor Lines passagerartrafik kommer 1978 av allt att döma att bli det hittills framgångsrikaste året. Försäljningssiffrorna är över hela linjen bättre än väntat. Särskilt stor har ökningen varit i Stockholmsdistriktet, som för de åtta första månaderna redovisat en 33-procentig ökning av biljettintäkterna jämfört med samma period under förra året. Ökningarna har skett trots att pundet under perioden gått upp i värde och trots en allmän nedgång i turismen mellan England och Sverige.

Den nya linjen mellan Göteborg och Newcastle blev framgångsrik. Redan i maj var alla resor t o m juni fullbokade, den positiva trenden höll i sig säsongen ut och prognoserna överträffades. Nästa år kommer seglingarna på Newcastle att fortsätta med början i juni och avslutning första veckan i september. Det blir alltså inga seglationer under maj på Newcastle.



Tor Lines försäljning i Stockholmsregionen har ökat kraftigt. Två Claes Norée, chef för kontoret i Stockholm.

Tor Line on the way up

Everything indicates that 1978 will be the most successful year yet for Tor Line's passenger traffic, particularly in the Stockholm area.

The new line between Gothenburg and Newcastle was a success. Bookings for trips through the end of June were already filled in

May. The positive trend was maintained throughout the season, surpassing all forecasts.

Next year's sailings to Newcastle will begin in June and end the first week September.

Konstväänner!

Det årliga konstlotteriet, som Saléns nu har haft några vårar, har blivit allt mer uppskattat. Vi planerar nu, att från årsskiftet ge lotteriet fastare former och formellt bilda en konstförening med fler aktiviteter än tidigare. Sålunda har vi i tankarna flera smärre stimulanslotterier med enbart någon eller några tavlor förutom den stora konstutlottningen på våren.

Vidare skall vi ha en eller annan konstvisning, gärna med konstnären själv som ciceron, kanske museibesök eller liknande någon gång. Dessutom vill vi bereda medlemmarna tillfälle att i viss utsträckning kunna köpa grafik till vårt självkostnadspris.

Du, som är anställd i eller pensionär från Saléninvest, Salénrederierna, SSAB, Salénia, Salén Energy eller Oxen Större (Fastighets AB) erbjuds härmed medlemsskap i Saléns Konstförening, som börjar sin verksamhet den 1 jan 1979.

Medlemsavgiften är valfri 5, 10 eller högst 15 kr per månad, som dras

från lönen månadsvis. *Varje femma kallas en andel* och konstlotterierna, såväl det större som årets mindre, är så konstruerade att vinstchanserna direkt motsvaras av antalet inbetalda andelar vid dragningen.

Du kan när som helst under ett löpande år gå in i konstföreningen eller öka din andel från 5 till högst 15 kr/månad. Däremot kan du enbart gå ur eller minska din månadsandel vid årsskifte. Alla förändringar måste vi få skriftligen före de 5:e i den månad det gäller. Dragningen sker per data, varför vi *måste få personnummer*.

Det tidigare anslag, som från Personalstiftelsen har utgått till konstlotteriet, kommer nu Saléns Konstförening tillgodo.

Vi hoppas att alla tidigare deltagare i Konstlotteriet fortsätter att stödja verksamheten genom att sända in kupongen nedan och bli medlem redan från början. Samtidigt inbjuder vi alla »nya» konstväänner att göra detsamma. Det kan löna sig!

Till Bo Sundblad
Saléninvest AB
106 09 Stockholm

Jag anmäler mig som medlem i Saléns Konstförening enligt de bestämmelser som framgår ovan och vill teckna mig för medlemsskap medkronor

som månatligen dras från min lön fr o m

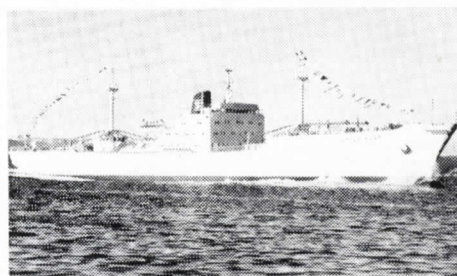
- ☐ 5
☐ 10
☐ 15

.....☐☐☐☐☐☐☐☐
Namn och adress (texta) Personnummer

Golar Borg förliste

Den 31 oktober rapporterades att norska kylfartyget Golar Borg, sedan ett antal år chartrat av Saléns, befann sig i sjönöd utanför Azorerna. Hon hade svår slagsida och besättningen på 26 man tvingades att lämna fartyget. Av dessa räddade sig 22 med hjälp av en flotte medan 4 omkom. Man letade intensivt i flera dagar men utan resultat. Golar Borg sågs sista gången den 3 november.

Golar Borg var på 7.595 dwt, byggd 1969 vid Drammens Slip & Verksted och ägdes av Irgens Larsen A/S, Oslo. Hon var på väg från Östtyskland till Kuba med potatis då haveriet inträffade.



Det finns inga säkra teorier om orsaken till olyckan men det var mycket svår storm i området och man misstänker förskjutning i lasten. Sjöförklaringen den 7-8 november gav dock inte några bestämda besked om vad som verkligen orsakade förlisningen och det är därför möjligt att norska sjöfartsdirektoratet kommer att hos justitiedepartementet begära att en särskild undersökningskommission tillsätts för att klarlägga Golar Borgs haveri.

Loss of the Golar Borg

Four men lost their lives when the crew of the Golar Borg, a Norwegian reefer ship which Salén has chartered for a number of years, were forced to abandon ship after the vessel began listing heavily off the Azores on October 31. The 22 other crew members found safety aboard a life-raft.

A rescue operation was mounted lasting several days, but without result. The Golar Borg was last sighted on November 3. Weighing 7,595 dwt, the Golar Borg was built in 1969 by Drammens Slip & Verksted and was owned by Irgens Larsen A/S, Oslo. She was carrying a cargo of potatoes from East Germany to Cuba when the shipwreck occurred. There is no theory as to the cause of the accident, but a heavy storm raged in the area and the ship's load is suspected to have shifted.

The Maritime Declaration dated November 7-8 did not provide any definite indication of what actually caused the disaster. Consequently it is possible that the Norwegian Board of Shipping may request the Ministry of Justice to appoint a special Commission of Inquiry to clarify all aspects of the wreck of the Golar Borg.

Dödsolycka i Sea Saga

En mycket beklaglig olyckshändelse med dödlig utgång inträffade den 11 november ombord på t/t Sea Saga. Matros Erik Ginlund, född 1949, avled till följd av skador som han ådrog sig vid olyckshändelsen, som inträffade i samband med förtöjning vid Ras Tanura i Arabiska Viken. Under förtöjningsarbetet träffades Erik Ginlund av en vajer, varvid han slungades mot babords ankarspel och slog i bakhuvudet. Erik Ginlund kom omedelbart under vård på sjukhus i Ras Tanura men avled den 20 november.



Erik Ginlund

Ivar Lundqvist in memoriam



En god vän och arbetskamrat har gått bort. Ivar ägnade mer än 33 år av sin livsgärning åt Saléns.

I maj 1945 började Ivar Lundqvist som överstyrman på Grisslehamn. Därefter följde anställningar bl a på Ellinor, "gamla" Christer Salén och Sandhamn. Ordinarie befälhavare blev han på Windward Island år 1952. Därefter blev kylfartygen hans arbetsfält.

1961—64 tjänstgjorde Ivar som byggnadskontrollant och administrativ ledare för den grupp salénare som övervakade de kylfartyg och tankers som byggdes i La Ciotat, Frankrike. Efter en tid till sjöss igen som befälhavare och en tid som nybyggnadskontrollant vid Eriksbergs Varv var han åter i La Ciotat. Från april 1971 till 1974 byggdes Snow-fartygen under hans överinseende.

Därefter togs Ivars erfarenhet i anspråk då Tor Line byggde sina passagerarfärjor i Lübeck och lastfärjor i Norge. Då Winterfartygen skulle byggas var Ivar självskriven övervakare av nybyggena på Arendalsvarvet.

Vi minns Ivar som den gladlynte, generöse vännen, alltid färdig att hjälpa till, alltid beredd att ställa upp, att ordna saker. Han var enastående i att få kontakt med människor på alla nivåer. Det finns otaliga exempel på den omtanke han visade sina medarbetare ombord, liksom sina arbetskamrater i land. Som byggnadskontrollant höll han Saléns fana högt och var utomordentligt respekterad av all personal.

H.Å.

Lovikskonferens



Kursdeltagarna samlade utanför Loviksgården.

I årets lovikskonferens den 16-20 oktober deltog 55 personer, ombordanställda och personal från rederiet.

Målsättningen med konferensen är att sammanföra sjöpersonal med rederipersonal och diskutera aktuella arbetsuppgifter och problem. Sjöpersonalen informeras även om marknadsfrågor, planerat underhåll, de olika divisionernas verksamhet m m. En dag hade denna gång anslagits åt livflotteövning i Eriksdalsbadet samt övningar i återupplivning, sjukvård m m.

Som lärare och handledare tjänstgjorde ett tjugotal personer från rederiet. Den allmänna uppfattningen bland kursdeltagarna var att lovikskonferensen fyller ett ständigt behov att få »pra-

ta» med varandra på »varmlängds avstånd», eftersom sjötjänsten sällan ger denna möjlighet.

I den inledande loviksmiddagen i det nya kontorshusets matsal deltog anställda och gäster. Chefen för Fartygsdrift, Kaj Janérus, middagstalade samt överlämnade en minnesgåva från rederiet till närvarande pensionärer. Vissångaren och salénaren Bo Sundblad uppträdde med sång och musik, livligt applåderad som alltid.

Lovik meeting

Once or twice a year Salén officers and ranking crew members attend an information meeting at Lovik, outside Stockholm. Participants in the meetings have found them to be enjoyable and professionally enlightening. The photo was taken at the latest meeting, held on October 16th.

New Soviet order for S & W

Salén & Wicander has signed new contracts with V/O Sudoimport regarding marine safety and environment equipment.

The Soviet Union has stipulated that all newbuildings shall follow the IMCO and national rules as from 1979, two years earlier than other countries.

Ny Sovjet-order till S & W

Under oktober tecknade Salén & Wicander nya kontrakt med V/O Sudoimport avseende marina säkerhets- och miljövårdsutrustningar.

Sovjet är fortfarande den ledande nationen när det gäller miljövård. Framför allt söker man skydda sina egna och även internationella vatten mot oljeföroreningar. Trots att IMCO:s konvention av 1973 mot oljeutsläpp och vattenföroreningar ej beräknas träda i kraft förrän tidigast 1981, har Sovjet bestämt att alla nybyggnadsfartyg skall följa IMCO och de nationella föreskrifterna, som beräknas träda i kraft 1979, alltså två år före övriga länder.

Winterfartygen — ny epok inom Kyl



Winter Water indockad på Cityvarvet för komplettering och reparation efter brand i 1:ans lastrum.

En ny betydelsefull epok inom Saléns kylrederiverksamhet inleds när de första fartygen i Winterserien inom kort levereras och sätts i trafik. Kylrederiet får då till sitt förfogande en helt ny typ av fartyg, konstruerade för att tillgodose marknadens krav på snabba och billiga transporter och försedda med teknisk utrustning och bostäder av allra högsta standard.

Winter Moon, byggd vid Arendalsvarvet, blir det första fartyget i serien som levereras. Dagarna före jul tas Winter Moon över från varvet och avgår omedelbart på sin första lastresa till Centralamerika. I februari/mars levereras Winter Star, Winter Water och Winter Wave samt under senhösten de återstående två fartygen i serien, Winter Sun och Winter Sea.

Winterserien ger Saléns kyldivision ett kapacitetstillskott av 3,6 miljoner kubikfot, vilket ytterligare stärker rederiets position som marknadsledare.

På de följande sidorna ges en närmare presentation av Winterserien. Mats Ruhne, chef för Kyldivisionen, och Lennart Lindau, teknisk chef på Kyl, inleder på sidorna 12 och 13.

»WINTER» ships open new area in reefers

An exciting and important new era in Salén's reefer operations opens at year-end when the first of the new »Winter» class ships is delivered and placed in service. The Reefer Division will then be able to offer customers a completely new type of vessel, designed to meet market demand for fast, economical transport, and fitted with technical equipment and living quarters of the very highest standards.

The »Winter Moon», built at the Arendal Shipyard, will be the first vessel to be delivered. It is scheduled to be taken over from the yard a few days before Christmas and will depart immediately for Central America with its first cargo.

In February and March the »Winter Star», »Winter Water» and »Winter Wave» will come under the Salén flag and the final two ships in the class - the »Winter Sun» and »Winter Sea» are scheduled for delivery in the late fall.

The new ship will boost the Reefer Division's capacity by 3.6 million cubic feet, further strengthening its position as the market leader.

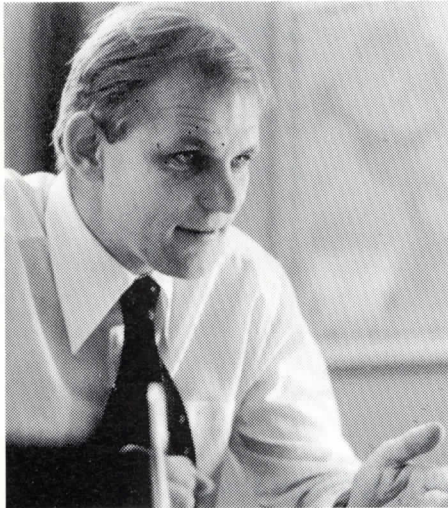
Details of the »Winter» class ships are presented in a series of articles on the following pages. Mats Ruhne, manager of the Reefer Division, and Lennart Lindau, its technical head, lead off on pages 12 and 13.



Winterfartygen - ett riktigt alternativ

Av Mats Ruhne

Kyllaster är helt specifika i flera avseenden. Frukt, bananer, citrus och äpplen samt grönsaker, fruset kött och fisk är alla livsmedel, vars kvalitet och utseende vid leverans till konsumenten är utomordentligt viktiga. Därför ställs också de högsta krav på både förhållandena under transporten och på den hantering som utförs vid omlastningen mellan fartyg och olika leverantörs- och distributionsmedel.



Den konventionella hanteringen med »break-bulk» blir alltmer utbytt mot mer kvalitetsorienterade och mindre kostbara metoder. Det behövs dock både know-how och avancerat tekniskt kunnande för att utveckla och driva dessa hanteringssystem i fartyg, speciellt med tanke på att kvalitetsaspekten blir än viktigare i en marknad med alltmer krävande kunder. Vår erfarenhet säger att enhetshantering på pall är vad marknaden önskar och varmed kundernas krav på högsta kvalitet till rimlig kostnad kan uppfyllas.

Ökad flexibilitet

Med Winterfartygen räknar vi med att kunna utveckla vår dominans på kylmarknaden, då vi här får en fartygstyp som är specialbyggd för enhetshantering på pall utan att därför ge avkall på möjligheten att lasta »break-bulk» eller enligt annan konventionell metod. Tvärtom får Winterfartygen ökad flexibilitet genom sin öppna konstruktion och höga krankapacitet. Detta ger oss nya möjligheter att framgångsrikt kunna gå in på laster i gränsområdet mellan kyllaster och torrlaster, t ex potatis, socker och mjölkpulver, där en effektiv lasthantering är nödvändig för en snabb »turn round» av fartygen. Samtidigt säckgoods kan förslingras och precis som pallar placeras direkt på stuvningsplats ombord utan någon hantering i rummen. Fartygens containerkapacitet skapar också nya möjligheter.

Svängningarna på kylmarknaden är enorma. Halva året finns det ett stort behov av kylfrakter - då är frukten mogen. Andra halvan är marknaden mer dämpad, varför det är nödvändigt att fartygen är flexibla så att de kan utnyttjas intensivt året runt. Med Winterfartygen har vi fått unika resurser i detta avseende, som kommer att ge intressanta arbetsuppgifter för både land- och sjöpersonalen.

Positivt mottagande

Vi är sedan ett år tillbaka i full färd med att sälja Winterfartygssystemen på marknaden. Det är uppenbart att tiden är mogen för nya typer av kylfartyg och mottagandet av våra förslag är mycket positivt. Kunderna ser möjligheter till en mer skonsam hantering av de känsliga varorna, samtidigt som kyl- och ventilationskvaliteten är lika hög som i tidigare Salénfartyg. Ett högeffektivt fartyg ställer krav på terminalerna, så att last kan föras till eller från fartyget i en takt som motsvarar dess kapacitet. Vi kan redan se ett ökat intresse hos många av våra kunder att engagera sig i kylhus och terminaler, vilket passar väl in i vår idé om integrerade system. I en del fall har Saléns gått in som partners och därmed medverkat till att anpassa resurserna för dagens och framtidens behov.

Vi tror att Winterfartygen är ett riktigt alternativ till andra transportsystem och framför allt är vi övertygade om att denna fartygstyp passar bäst i den trafik som vi under lång tid dominerat.

The "Winter"-class ships — a new era in refrigeration

Refrigerated cargoes are completely distinctive in several respects. Fruit, vegetables, frozen meat and fish are all foods whose quality and appearance, upon delivery to the consumer are exceptionally important.

Conventional "break-bulk" handling of cargo is increasingly being replaced by methods that place greater emphasis on quality and lower costs. The development and handling of these new systems on board ships requires both know-how and sophisticated technical knowledge, however, particularly in view of the fact that quality will be an even more important factor in a market in which consumer demands will be higher. Our experience indicated that unit-handling on pallets is what the market wants, and is the method whereby consumer demand for the highest quality at reasonable cost can be met.

With the "Winter" ships, we expect to be able to increase our dominance in the reefer market since we now have a type of vessel that is specially constructed for unit-handling without sacrificing the possibility of using the "break bulk" or any other conventional method. On the contrary, the "Winter" ships — as a result of their "open" design and high crane capacity — have greater flexibility. This gives us new possibilities to successfully handle cargoes in the "borderline" area between reefer and dry cargoes. These include such items as potatoes, sugar and powdered milk, where efficient cargo handling is essential for a quick turn-around of a ship. At the same time, goods in sacks can be loaded by sling and, precisely like pallets, can be placed directly in their stowage places without handling in the hold. The container capacity of the new ships also creates new cargo handling possibilities.

Customers also see that the "Winter" class ships offer possibilities for more delicate handling of sensitive cargoes. High-efficiency ships also place demands on terminals, so that cargoes can be transported to and from the vessels at a rate that matches the ships' capacity to handle them. We can note increased interest in cold-storage depots and terminals on the part of many of our customers, which fits in well with our concept of integrated systems. Salén has, in some cases, participated as a partner in these projects, thereby contributing towards the tailoring of the facilities to meet current and future requirements.

We believe that the "Winter"-class ships offer a genuine alternative to other transportation systems. Above all, we are convinced that this type of ship is the one best suited for the reefer trade in which we have traditionally dominated.



... med hög standard

Av Lennart Lindau

En väsentlig målsättning när vi konstruerade Winterfartygen var att få fram fartyg som gav våra kunder bästa möjliga kylstandard och samtidigt en lasthantering till låg kostnad. Detta var så mycket mer väsentligt som vi då visste att ytterligare minskningar av transportkostnaderna genom ökade fartygsstorlekar icke kunde accepteras av marknaden. Redan de populära Snowfartygen ligger på maximi-gränsen för storlek hos kylfartyg.

Tvillingluckor

Winterfartygen innehåller ett flertal tekniska nyheter vilka är resultatet av intensiva studier och analyser inom Sälénrederierna, med våra kunder och med utomstående experter. Det mest iögonfallande är den "öppna" konstruktionen med tvillingluckor i lastrum två, tre och fyra och mycket stora luckor i lastrum ett. Därtill har samtliga skott i lastrummen arrangerats vertikalt och med sidorna parallella med fartygets centerlinje. Denna öppna konstruktion eliminerar behovet av all horisontalhantering ombord i och med att kranarna direkt kan nå alla delar av lastrummen. Vi får på så sätt en mycket snabb och arbetsbesparande lasthantering, speciellt som stora lastenheter kan hanteras, t ex 8 till 12 fruktpallar i ett hiv. Lasten kommer därvid snabbt under ventilation och kyla ombord samtidigt som hanterandet av de känsliga kartongerna nedbringas till ett minimum.

16-tons kranar

För att möjliggöra detta och för att ytterligare öka flexibiliteten hos Winterfartygen har fyra 16-tons kranar av modern typ installerats, en för varje lucka, med möjligheter att arbeta två kranar i de två största luckorna. De fyra lastrummen är uppdelade i åtta från varandra isolerade enheter, medan individuell ventilation arrangerats i samtliga sjutton lastrum. Mellandäckshöjden är 2,2 m även under väderdäcksluckorna. Luckarrangemanget är av "piggy-back"-typ, uppbyggt av fyra pontoner för varje lucköppning. Manöversystemet, som är hydrauliskt, opereras från masthustaken och alternativt från respektive lastrum. Genom att variera staplingen av luckpontonerna kan olika dagöppning erhållas - 25%, 50% och 75%. De fria lucköppningarna är 24,6 x 10,0 meter på varje sida. Inbyggt i en av pontonerna på styrbords sida finns elevatorluckor av standardstorlek. För ytterligare flexibilitet inom framförallt banantraderna har sidoportar arrangerats på bägge sidor.

Minicomputers

Kyl- och ventilationssystemet är kapacitetmässigt likvärdigt med Snowfartygen, men arrangemang har gjorts som bättre utnyttjar ventilationsluften i lastrummen. Systemet för kontroll av kylmaskineriet är uppbyggt kring ett antal minicomputers vilket bland annat gett oss möjligheten att införa programmerade nedkylningsförlopp för t ex bananer.

Huvudmaskinen av typ B & W K90GF har sex cylindrar och utvecklar vid kontinuerlig service 18.600 BHP. Farten på banandjupgående blir då ca 22 knop. Grundliga studier av vårt trademönster med alternativa bunkerkostnader har visat att detta är en optimal fart för fartygstypen.

Fyra hjälpmaskiner av typ Bergen LDG 8 ger effektbehovet för alla aktuella konditioner inklusive en bogpropeller på 1000 Hk.

Maskinarrangemang och inredning har arrangerats för att ge låga vibrations- och ljudnivåer med hög komfort. I detta sammanhang har huvudpropellern konstruerats med en speciell "skew-back" som tagits fram av KaMeWa.

En första teknisk provtur har utförts med Winter Water och resultatet av denna visar att fartygen kommer att motsvara förväntningarna.

Highest standards aboard the "Winter"-class ships

By Lennart Lindau

An important objective in our designing of the "Winter"-class ships was to develop vessels that gave our customers the highest possible standards of refrigeration while providing low-cost cargo handling.

The "Winter" ships contain many technical innovations that are the result of intensive studies and analyses. Of these innovations, the most interesting is the "open" design, with twin hatches in Cargo Holds Two, Three and Four and very large hatches in Cargo Hold One. In addition, all bulkheads in the cargo holds have been made vertical, with the sides parallel to the center line of the ship. This open design eliminates the need for any horizontal handling of cargo aboard ship since the cranes can reach all parts of the holds. As a result, the cargo is quickly brought under ventilation and refrigeration while the handling of cartons of sensitive cargoes is reduced to a minimum.

Four modern 16-ton cranes, one for each hatch, have been installed aboard the "Winter" ships, with the possibility of working with two cranes in the two largest hatches. The four cargo holds are divided into eight units that are insulated from each other, while individual ventilation systems serve each of the compartments. The deckheight is 2.2 meters, even below the weather deck hatches. Various partial hatch openings can be achieved: 25, 50 and 75 percent. The "free" hatch openings are 24.6 m. by 10.0 m. on each side. There are standard-size elevator hatches on starboard side. Side doors on both sides provide additional flexibility, primarily for the banana trades.

The refrigeration and ventilation system is comparable in capacity to that of the "Snow" class ships. The system to control the refrigeration machinery is based on a number of minicomputers which, among other features, permit the introduction of programmed "breaks" in the cooling of such products as bananas.

The engine layout and fittings have been arranged in a manner designed to provide low vibration and noise levels, with a high degree of comfort. The main propeller was designed with a special "skew-back" produced by Karlstads Mekaniska Werkstad (KMW).



Bryggan i Winterfartygen har i samarbete med de ombord-anställda givits en arbetsvänlig utformning.



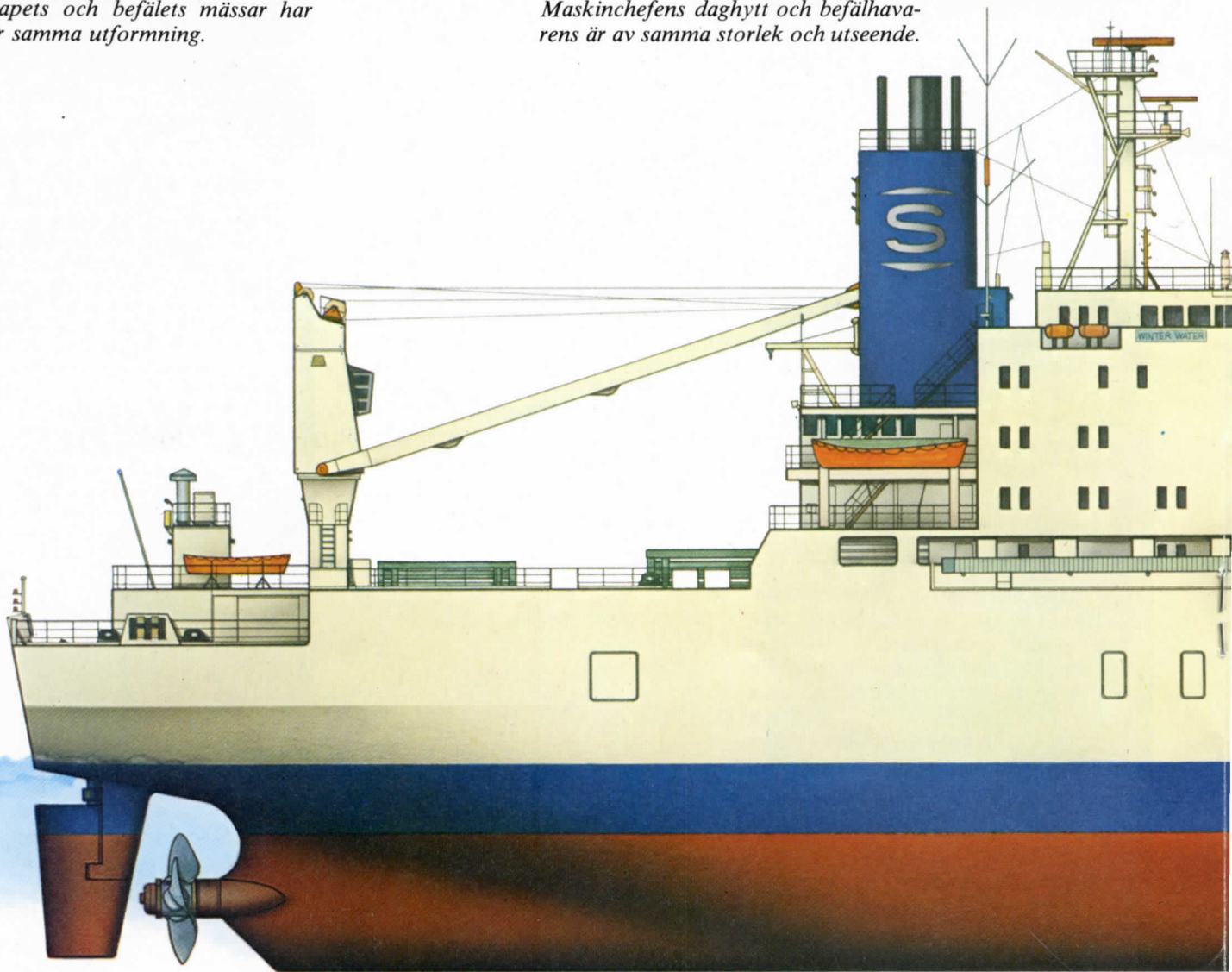
Biografen har plats för ett 20-tal sittande.



Manskapets och befälets mässar har ungefär samma utformning.



Maskinchefens daghytt och befälhavarens är av samma storlek och utseende.



Hög komfort i Winterfartygen

När det gäller besättningens bostäder i Winterfartygen har målsättningen varit att åstadkomma bästa möjliga standard inom angivna ramar. Tillsammans med representanter för de ombordanställda har rederiets och varvets tekniker skapat en miljö, som är praktisk, bekväm och estetiskt tilltalande och som i hög grad bör kunna bidra till en god trivsel ombord.

Varje besättningsmedlem har en egen hytt med separat dusch/WC-enhet. Dessutom har seniorbefälet sovhytt. Förutom normal möblering har varje hytt utrustats med kylskåp, centralradio och telefon. Det finns två dagrum, ett för befäl och ett för manskap. Båda har likvärdig möblering samt stereoanläggning och färg-TV. Befäl och manskap har var sina mässar och pentryn. Dessutom finns det en "duty mess" med plats för 10 personer. I varje mäss finns en serveringsbuffé med kylplatta och värmeplatta.

För dem som är intresserade av fotografering — och det är rätt många till sjöss — finns det ett välutrustat fotolabb. På däck 3 har en biolokal inretts och där kan man förutom film även se kassett-TV.

Liksom de stora tankfartygen har Winterserien fått en avdelning för fysisk träning, inkluderande bastu och duschutrymmen samt i anslutning därtill en utomhus-pool.

Köket är modernt utrustat med, förutom konventionella köksattiraljer, avfallskvarn, varmvattenbad och varmluftsugn.

Sjukhytten med direktingång även från däck är välutrustad med speciell sjuksäng, behandlingsbänk, kylskåp och naturligtvis medicinskåp. I sjukhytten finns även fartygets enda badkar.

För att skydda besättningens bostadsutrymmen från buller har maskinkappen, som går genom däckshuset, skilts från dessa utrymmen med hjälp av sekundärutrymmen och extra bullerisolering.

High standard in crew's quarters

In the crew's quarters of the »Winter»-class ships, sea-going personnel, working with technical experts representing Salén and the shipbuilders, have created an environment that meets the highest standards in terms of function, comfort and esthetics — and which should contribute to pleasant living aboard ship.

Each crewman has his own cabin, with private toilet and shower. Senior officers also have separate sleeping quarters. Each cabin has a refrigerator, radio and telephone. There are two day rooms, one for officers and the other for the crew; both have comparable furnishings, including a stereo system and color television.

For those who are interested in photography, and there are quite a few at sea, there is a well-equipped photo lab. There is also a »screening» area where conventional films and TV cassette productions may be viewed.

Like the larger tankers, the »Winter» ships also have a gymnasium, including a sauna and showers, located next to an outdoor swimming pool.

The ship's galley is very well equipped, as is the sick bay — which contains the only bathtub aboard ship.

Extra insulation shields the crew quarters from engine room noise.

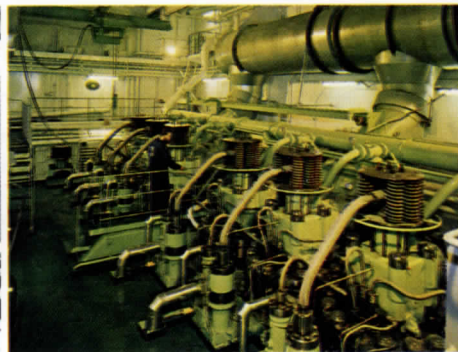




Biblioteket med bekväma möbler är gemensamt för alla ombord.



Winterfartygen har även fått ett trevligt rum för konferenser och grupparbete.



De sex cylindertopparna till huvudmaskinen



Andremaskinistens hytt.



Befälets mäss.



Köket och dess utrustning håller högsta standard.

Interiörbilderna är tagna av Bertil Persson, Landskrona.

Teckningen av Winter Water har utförts av Rune Hallin Reklamproduktion AB, Malmö.



Snabb lasthantering i Winterfartygen

Lastning och lossning med bananelevatorer och annan konventionell utrustning möter givetvis inga problem i Winterfartygen. Den stora nyheten är lucksystemet som möjliggör mycket snabb lastning och lossning av pallar.

Varför investera i ytterligare lastbärare som flak eller containers om lasten redan står på pallar? Tomdragning av flak eller containers kostar pengar och kan orsaka schedule-problem i vår säsongsbetonade frukttrafik.

Dessa tankegångar har skapat Saléns Multi Pallet Loader (MPL), en korsning mellan en elektrisk ledtruck och en pallgaffel, som i fartygens 16-tons kranar lätt kan lyfta och stuva 8-12 pallar åt gången. Lasten ställs direkt på plats utan horisontella förflyttningar. Detta kan göras med ett fåtal stuveriarbetare och ändå kan lastnings- och lossnings-

produktionen fyrdubblas jämfört med konventionell frukthantering.

Enkel och billig stämpling

Fruktlådor på pallar måste stämplas för att lasten inte skall skadas i händelse av dåligt väder under sjöresan. I konventionella kylbåtar stämplas lasten med mängder av trävirke, vilket är tidsödande och kostbart.

I Winterfartygens lastrum är alla långskeppsskott parallella med centerlinjen och givetvis vertikala. Detta gör att pallar kan stuvats tätt och i raka linjer och stämplingen kan därför göras enkel, snabb och billig. Trävirket är ersatt med godsskyddsvinklar i plast som täcker sista pallradens övre hörn och lasten kan sedan fastspännas med terylénband, som sträcks med smidiga bandwinchar. *Av Fred Welander*

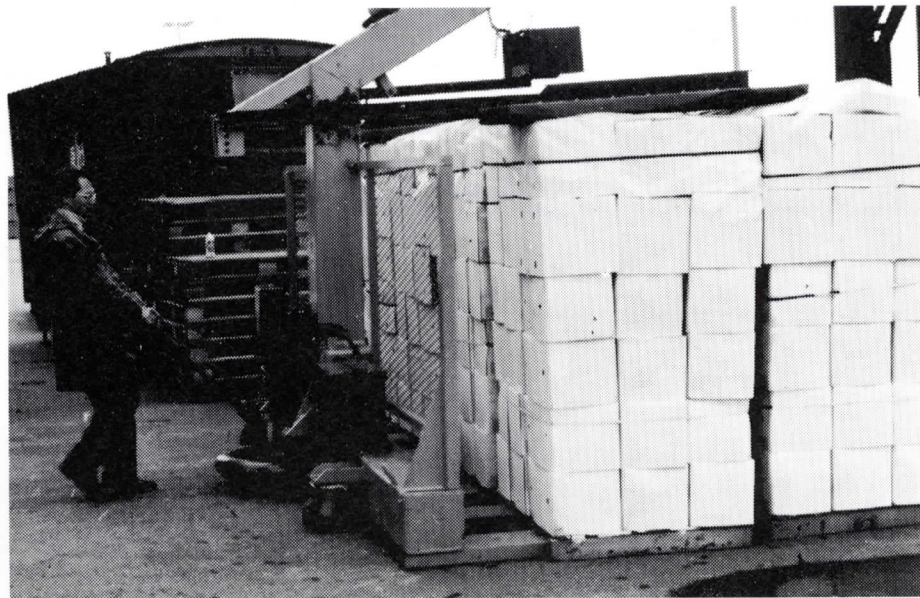
MPL effektivt lastredskap

Representanter för Saléns stuverier i Antwerpen, Hamburg och Rotterdam passade den 18 november på att i Helsingborg studera rederiets nya effektiva lasthanteringsredskap MPL (Multi Pallet Loader) under Snow Balls lossning av citrus från Sunkist. MPL, som egentligen är avsedd för Winterfartygen, visade sig medföra en betydande kapacitetshöjning även när det gällde lossning av konventionellt byggda Snow Ball. Man uppnådde nämligen ca 100 pallar per gång och timma, vilket kan jämföras med ungefär 50 pallar per timma vid konventionell lossning. Tidigare har det funnits pallgafflar för maximalt endast två pallar. Med MPL kan man klara 8-12 pallar per lyft. Vid lossning av Winterfartygen beräknar man att med MPL höja kapaciteten till minst 20 lyft per gång och timma, vilket motsvarar ca 160 pallar per timma med 8-palls MPL. Givetvis ökas kapaciteten avsevärt om större redskap användes.

MPL är egentligen avsedd för direkt placering (spotting) av palletiserat gods i de helt öppna Winterfartygen. Vid lastning i konventionella fartyg, t ex Snowfartyg, landas 8-pallslyftet i lucköppningen och pallarna transporteras sedan på plats med låglyftande pallvagnar. Vid lossningen sammanställdes

8-pallslyftet i lucköppningen varefter lyftaggregatet hugges.

MPL-redskapet finns ännu så länge i endast ett prototypexemplar avsett för Sunkist-last, men MPL kan även anpassas för andra pallstorlekar. Totalt behöver Saléns 24 sådana redskap till Winterfartygen. Vilken mekanisk verkstad som får uppdraget att tillverka redskapen har ännu inte beslutats.



MPL-aggregatet väger tomt ca 2000 kg och lastar i detta utförande ca 6500 kg Sunkist citrus. MPL har tagits fram av kyldivisionen och Saltech.

Fast pallet loading

Loading with banana elevators and other conventional equipment will of course not cause any problems in the winter-vessels. However, most interesting with this new type of vessel is the hatch arrangement, which will permit high speed pallet loading. 75% of the deck area can be uncovered at one time and with one single move of the hatch package the remaining 25% can be reached with 16 ton capacity ship cranes. The new Salén Multi Pallet Loader (developed together with Saltech) taking 8-12 pallets at the time can increase the production as much as four times compared with conventional fruit handling and with less manpower involved.

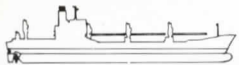
Shoring of palletized cargo is done with plastic corner protectors and terylène bands with handy winches.

The "MPL" — An efficient cargo-loader

Representatives of Salén's stevedores units in Antwerp, Hamburg and Rotterdam spent November 18 in Helsingborg studying Salén's new Multi Pallet Loader (MPL) as it was used for discharging of Sunkist citrus fruits from the "Snow Ball." The MPL, actually designed for "Winter"-class ships, demonstrated its ability of substantial increase in productivity even where unloading a conventional vessel like the "Snow Ball" was concerned.

A rate of about 100 pallets per gang/hour was actually achieved. This compares with about 50 pallets per hour using conventional discharging methods. The MPL can handle 8 to 12 pallets per lift.

The new Multi Pallet Loader is designed for direct spotting of palletized goods in the completely open "Winter" ships. When used on these vessels, it is estimated that the MPL will raise handling capacity to at least 20 lifts per gang/hour — or about 160 pallets per gang/hour — when the eight-pallet MPL is used.



Avancerad bryggutrustning . . .

Bryggans utformning och utrustning i Winterfartygen har utvecklats i ett intimt samarbete med aktivt nautiskt befäl. Härvid har såväl i själva utformningen som vid val av instrumentteknisk utrustning stor vikt lagts vid den rent ergonomiska utformningen. Funktionella arbetsplatser har konstruerats för navigering i öppen sjö, manövrering i trånga farvatten, angöring, hantering av utrustning för fartygens säkerhet etc. Anpassning av färgsättning och belysning till olika ljusförhållanden har ägnats stor uppmärksamhet.

Vid val av den instrumenttekniska utrustningen liksom vid utformningen av systemen har höga krav ställts på tillförlitlighet och säkerhet. Fartygen är därför utrustade med modernast tänkbara hjälpmedel för säker och ekonomisk navigering och framföring.

Radaranläggning

En helt ny radaranläggning av amerikanskt ursprung tillhör nyheterna. Denna är konstruerad och tillverkad efter kravspecifikation från US Coast Guard, vilket bl a innebär högt ställda miljökrav.

Anläggningen är uppbyggd med användning av modernast tänkbara elektroniska komponenter inkluderande mikroprocessorer för beräkningar i "True Motion" och kollisionvarsningssystem.

Videosignalen behandlas digitalt i en processor, vilket bl a möjliggör ett effektivare utnyttjande av indikatorskärmen (PPI-et), som i sin tur medför att informationen på skärmen framträder skarp och medger presentation under dagsljusförhållanden.

Två av de första fartygen i serien utrustas med kollisionvarsningssystem, medan övriga fartyg får dubbla "True motion" indikatorer.

Kollisionvarsningssystemen är av helt ny generation uppbyggda på samma teknik som radaranläggningen i övrigt. Dessa system som med största sannolikhet kommer att fylla kommande ej

helt definierade IMCO-krav på "Computer Assisted Collision Avoidance System" kommer att utsättas för noggrann teknisk utvärdering.

Satellitnavigering

Fartygen är utrustade med senaste generationen satellitnavigeringssystem för noggrann och ekonomisk öppen-sjö-navigering. Vidare finns som vanligt Decca Navigator och radiopejl.

Till nyheterna hör vidare att förutom ordinarie autopilot har en styrautomat inkluderande bl a autopilot med självinställande parametrar och styrning med hänsyn till girhastighet installerats. Denna möjliggör automatisk styrning under i stort sett alla driftsförhållanden. Vidare bidrar denna anläggning — genom mycket noggrann styrning under varierande yttre omständigheter — till att förbättra driftsekonomin.

Modern radiostation

Fartygen utrustas med en tekniskt avancerad radiostation innehållande bl a automatavstämda huvud- och reservsändare med mastantenn samt Televerkets MARITEX, vars styrutrustning fått en ansiktslyftning och byggs upp i modernare teknik.

Av Leif Johansson

Sophisticated Bridge Equipment

The design and equipping of navigation bridge in the "Winter"-class ships has developed in close cooperation with active sea-going officers. Great emphasis has been placed on the purely ergonomic factors in design. Functional work places have provided for navigation on the open sea, manoeuvring in narrow waters, mooring, and operating the ship's safety equipment, etc. The ships have been fitted with the most up-to-date aids conceivable, to assure safe and economical navigation and operation.

One feature is a completely new radar system developed originally in the United States. It is based on the use of the latest available electronic components, including micro-processors for "True Motion" calculations and anti-collision (AC) functions.

Two of the first ships in the series are fitted with AC systems while others have dual "True Motion" indicators.

The AC Systems are part of a completely new generation of equipment based on the same technology as the rest of the radar system.

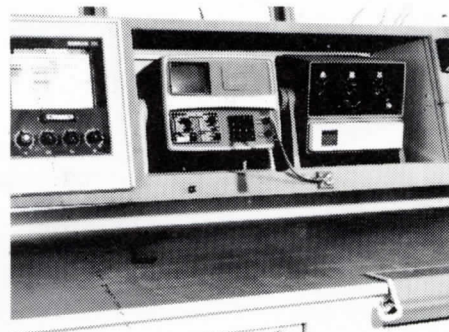
All are equipped with the latest generation of satellite navigation systems, providing precise and economical open-sea navigation. As is customary, Decca Navigator and radio direction finding systems are also provided.

A steering control system which includes an autopilot with self-adapting parameters and rate of turn control have also been installed. The system permits automatic steering under virtually all operating conditions.

The ships are equipped with technically advanced wireless radio equipment, including main and reserve transmitters with automatic tuning.



Fr v radaranläggningen med kollisionvarsningssystem samt manöverenheter för framdrivningsmaskineriet.



Sektion av kartbordet innehållande fr v satellitnavigeringsmottagare, Decca Navigator, elektronisk kronometer m m.



. . . och kylanläggning

Av Leif Johansson

Kvalificerade transporter av frukt-citrus och framförallt bananer - ställer stora krav på "klimatet" i de lastutrymmen där frukten stuvats. Frukten och därmed omgivningen skall, efter att nedkylningsprocessen avslutats, hållas vid konstant temperatur på någon tiondels grad (C) när. Detta innebär att den luft som cirkuleras för att kyla lasten i ett rum måste få en jämn fördelning över hela utrymmet samt att dess temperatur regleras med hög precision. Med samma noggrannhet måste dessa förhållanden övervakas med avseende på alarmtillstånd samt dokumenteras.

Mikroprocessor

Lastkylanläggningen och kylmaskineriet är helt automatiserat. Reglering av processparametrar, alarmövervakning och dataregistrering utföres av ett datorsystem uppbyggt på 3 fast programmerade mikroprocessorer. Systemet har en mätnoggrannhet för temperaturer som är bättre än $\pm 0,15^\circ\text{C}$ och en regler-noggrannhet för lastrumstemperaturer bättre än $\pm 0,20^\circ\text{C}$ samt svarar upp mot högt ställda tillförlitlighets tekniska krav.

Vid utformning av systemet har Salénrederiernas mångåriga erfarenhet av transporter tagits till vara liksom det kunnande inom kyla-ventilationsteknik och elektronik-automation, som byggs upp inom Saltech.

Systemet *reglerar* automatiskt:

- Temperaturer i lastrummen med avseende på inställt önskat värde på tillufts- eller frånluftstemperatur.
- Temperaturer på brine (köldbärare) och kapacitet på kompressorer med avseende på minsta möjliga energiförbrukning.
- Nedkylningsprocesser enligt valbara program för olika typer av last.

Systemet *övervakar* automatiskt:

- Att temperatur i lastrum inte avviker mer än vad som är acceptabelt från önskade värden.
- Att cirkulations- och friskluftsfläktar i lastrummen inte stoppar.
- Att temperaturer och tryck i brinestammar ligger inom accepterade gränser.
- Att kylmaskineriet arbetar normalt.
- Luftkylarnas kondition med avseende på nedisning.

Systemet *registrerar* automatiskt:

- Lastrumstemperatur och data från kylmaskineriet i valbara intervaller för rederiets uppföljning.
- Lastrumstemperatur enligt USDA.
- Relativ luftfuktighet i lastrummen.
- Förekommande alarmtillstånd, inställda alarmgränser samt alarm som blockerats automatiskt eller manuellt.

- Reglerteknisk status för lastrummen.
- Systemfel som automatiskt detekterats av inbyggd självövervakning.
- Maskinrapport.

Systemets handhavande:

Lastkylanläggningen manövreras centralt från en manöverpanel i maskinkontrollrummet. Härifrån kan pumpar och fläktar fjärrmanövreras, alla mätdata avläsas på sifferindikatorer och reglerbörvärden, alarmgränser och andra förutsättningar för processens reglering och övervakning inställas.

Ökad kylkapacitet i Winterfartygen

Av Ingemar Mathisen

Kylanläggningen är uppbyggd kring 3 st skruvkompressorer för Freon 22 och indirekt kylning via brine (köldbärare), bestående av kalciumklorid och vatten. För att kunna hålla olika lastrum under olika temperaturer samtidigt finns två brinesystem för kylning och ett tredje system för uppvärmning eller avfrostning.

Varje kylkompressor drivs av en elmotor på 350 kW. Vid en sjövattemperatur på $+30^\circ\text{C}$ är den totala kyl-effekten:

4500 kW vid 0°C förångn.temperatur	
3500 kW vid -10°C	"
1300 kW vid -35°C	"

Detta motsvarar en utökning av kylkapaciteten med ca 40% för banantransporter samt ca 80% för frystransporter jämfört med kylfartygen i den tidigare Snowserien. För att säkerställa en jämn kylning av lasten finns 102 lastrumsfläktar, som cirkulerar luften upp till 90 gånger per timma. Dessutom finns 34 friskluftsfläktar för vädring av lastrummen och bortsugning av förbru-

Advanced micro-computer system for refrigeration plant

The cargo refrigeration system in the "Winter"-class ships, including the refrigeration machinery, is fully automated. Process control, alarm monitoring and data recording are all performed by a computer system based on three micro-processors. The latter have their individual fields of operation but also "communicate" with each other, exchanging information in the form of basic data from the process or computed data.

Salén Shipping's many years of experience in transportation, in combination with the know-how accumulated by Saltech in the fields of refrigeration and ventilation technology electronics and automation, have been utilized in designing the system.

The cargo refrigeration plant is controlled from a central panel in the engine control room. From this location, pumps and fans can be remote operated, all measurement data can be read off from numeric displays and set-points for control, alarm and other functions for monitoring and automatic control of the process can be programmed.

Increased refrigeration capacity

The refrigeration system is based on three screw compressors using Freon 22 and indirect brine-cooling.

To maintain different temperatures in various cargo holds simultaneously, there are two brine systems for refrigeration and a third for heating or defrosting.

Even refrigeration of the total cargo is ensured through the use of 102 cargo hold fans which circulate the air up to 90 times per hour.

In addition, 34 fresh-air fans are employed to ventilate the cargo holds and exhaust the "used" air. This can be done up to 2.4 times per hour.

The capacity of the air conditioning system — which has been linked to the cargo refrigeration system — has also been increased. An environmental improvement, compared with earlier reefer ships, is that all air, supplied to the living quarters and engine room is "fine-filtered" to remove pollen, dust and soot.

kad luft, vilket kan ske med en kapacitet av 2,4 omsättningar per timma.

Också luftkonditioneringssystemet har fått en utökad kapacitet samt en förbindelse med lastkylsystemet. En nyhet ur miljösynpunkt jämfört med tidigare kylfartyg är, att all luft till inredningen och maskinrummet filtreras med "fin-filter", som kan avskilja frömjöl, damm och sot.



Underhållsvänligt maskinrum

Vid utformningen av maskinrummet i Winterfartygen har erfarenheter från bl a Snowfartygen tagits tillvara för disponering av komponenter i syfte att uppnå bästa åtkomlighet. Stort arbete har lagts ned på att få rörsystem och kabelarrangemang "ur vägen" för att åstadkomma rena transportvägar.

Maskinrummet har indelats i smärre rum, där möjlighet har givits att placera in komponenter systemvis.

Durkplan

På durkplan finns separata rum för saltvattenpumpar till centralkylanläggning och kylmaskineri, sewage-anläggning, länsfattensseparator samt rum för läns- och ballastsystemet. På förkant finns vidare centraliserade bunkerpaneler för diesel- och tjockoljebunkring med fjärrmanövrering av ventiler från mimicpaneler. Ballast- och länsystem kontrolleras från separata manöverpaneler.

Plattformsdäck 1

På plattformsdäck nr 1 finns centrala färskvattenkylare, typ plattkylare, av titan. Smörjoljekylare, även dessa av typ plattkylare, automatiskt smörjoljefilter samt färskvattengenerator med en kapacitet av 30 ton per dygn finns även på detta plan. De fyra hjälpmotorerna är placerade i två rum, åtskilda genom ljuddämpat skott, vilket ger möjlighet att arbeta med motorer i ett rum då t ex två hjälpmotorer går i andra rummet utan att bullret besvärar.

På samma durkplan i separat rum finns separatorer för smörj- och brännolja, matarpumpar för brännolja samt blandningsaggregat för hjälpmotorernas tjockoljedrift.

Durkplan 2

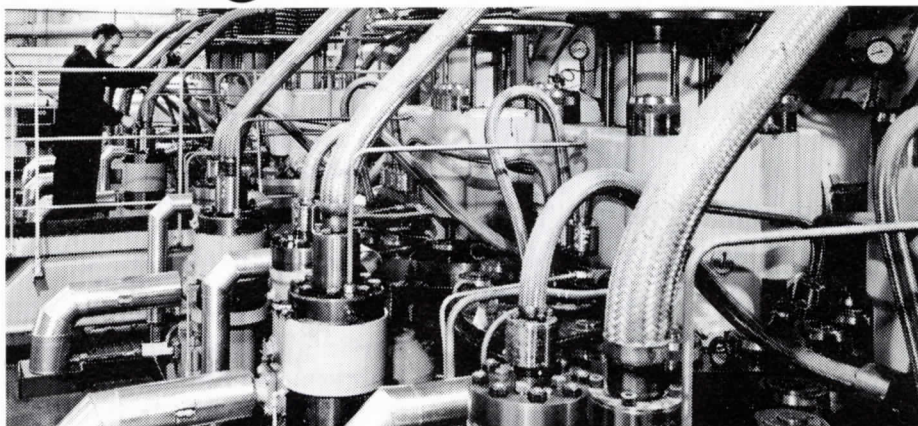
På durkplan 2 finns på styrbords sida allt maskineri för lastkylanläggningen och på babords sida kontrollrum samt el-rum.

Huvudeltavla och paneler för elkraft-distribution samt centraliserade motorstarters har placerats i ett väl ventilerat utrymme vid sidan av kontrollrummet.

På plattformsdäck 3 finns maskin- och el-verkstäder, bunkerstationer samt maskinförråd.

Såväl kontrollrummet som verkstäderna är luftkonditionerade och ljud-isolerade.

Permanent har installerats Euroclean högtryckstvättaggregat med 10 st uttag i maskinrummet och 4 på däck samt ett i vardera masthuset för rengöring av lastrummen.



Framdrivningsmaskineri

Huvudmaskineriet utgöres av en 6-cylindrig tvåtakts, enkelverkande, överladdad dieselmotor av Burmeister & Wain's typ 6 K90 GF, som är arrangerad för drift med tjockolja med en viskositet upp till 5000 sek.Redwood.

Fartyget är försett med en 4-bladig KaMeWa-propeller av NiAL-brons med en diameter av 6.500 mm. Propellern är av "Skew-back"-typ och väger 39,5 ton.

Maskineriet fjärrstyrs via ett elektroniskt manöversystem från bryggan och bryggvingarna. Härvid styres varvtal och propellerstigning automatiskt för uppnående av ekonomiskt gynnsammaste framdrift över hela effektregistret. Huvudmaskinen har försetts med en ny elektronisk varvtalsregulator.

Hjälpmaskineri

Kraftförsörjningen ombesörjes av fyra 8-cylindriga, fyrtakts dieselmotorer av fabrikat Bergen Diesel, direkt kopplade till var sin växelströmshgenerator. Anläggningen har en kapacitet av totalt 3.600 kW. Motorerna är avsedda för drift med tjockolja med en viskositet upp till 200 sek. Redwood.

Ånga för uppvärmning av bunker-tankar, värmare för tjockoljedrift m m levereras av en oljeeldad panna med en kapacitet av 3 ton per timma.

En avgaspanna med en kapacitet av 3 ton per timma klarar ångbehovet till sjöss.

Styrpropeller

För att underlätta manövrering i trånga farvatten och vid angröring är fartyget utrustat med en 4-bladig KaMeWa bogpropeller om 740 kW som manövreras från brygga och bryggvingar.

Fart

Den kontrakterade farten är 21,9 knop vid ett djupgående av 7,5 meter och med huvudmotorn utvecklande ca 13,7 MW.

The »WINTER» engine room: it's easy to maintain

In designing the engine room of the »Winter»-class ships, good use has been made of the experience acquired in the »Snow»-class vessels— and other — in order to achieve maximum accessibility of all components.

The main machinery consists of a 6-cylinder Burmeister & Wain Type 690 GF diesel engine.

The ship has a four-bladed KaMeWa propeller of the »skew-back» type.

The machinery is remote-controlled from the bridge and flying bridges by means of an electronic control system. Propeller speed and pitch are controlled automatically, to achieve the most economic forward propulsion at all power outputs.

Power is supplied by four Bergen Diesel 8-cylinder diesel engines. The plant has a total capacity of 3,600 kW.

Steam to heat the bunkers, etc is provided by an oil-fired boiler with a capacity of three tons per hour.

To facilitate maneuvering in narrow passages and during anchoring, »Winter» ships are equipped with a four-bladed KaMeWa bow thruster (740 kW), controlled from the bridge and flying bridges.

The contracted speed is 21.9 knots in depths of 7.5 meters, and with the main engine developing about 13.7 MW.

Fotografierna av Winter Water på Cityvarvet och från maskinrummet är tagna av Thore Swensson, Götaverken



Fartygsdop



Winter Moon döptes av fru Norma Hanlin, maka till Russel Hanlin, VD i Sunkist Growers, Inc., Long Beach. Gudmor ses till höger på bilden tillsammans med Arendalsvarvets chef Rolf Bergstrand. Göteborgspolisens musikkår medverkade.



På Öresundsvarvet döptes Winter Wave av fru Anne Rolfes, maka till Harold Rolfes, vice president i Castle & Cooke, som på bilden ses tillsammans med Sture Ödner och Hans G. Forsberg, Öresundsvarvets chef.

The "Winter Moon" was christened by Mrs. Norma Hanlin, wife of Russel Hanlin, president of Sunkist Growers, Inc., Long Beach, California. Mrs. Hanlin appears at the right in the picture, together with Rolf Bergstrand, manager of the Arendal Yard.

Mrs. Anne Rolfes, wife of Harold Rolfes, vice president of Castle & Cooke, Honolulu, christened the "Winter Wave" at the Öresund Yard. Mr. Rolfes is seen with Salén's chairman, Sture Ödner, and Hans G. Forsberg, manager of the yard

California Maru till kyldivisionen

Saléns kylflotta har utökats med ännu ett toppmodernt inchartrat fartyg. Det är m/s California Maru med en lastkapacitet av 462.000 kubikfot som den 31 oktober levererades till det japanska rederiet Toko Kaiun samtidigt som fartyget gick in på timecharter till Saléns för en längre period. Ett systerfartyg till California Maru levererades i januari 1979 till samme redare och är likaledes tidsbefraktat till Saléns.

Med anledning av kyldivisionens omfattande trafik till Japan är det angeläget att även operera japanskt kyltonnage. Tillskottet av California Maru och hennes systerfartyg är ett led i denna strävan. Samtidigt är det värdefullt för Saléns att ha knutit en nära kontakt med Toko Kaiun, som utöver dessa nybyggda fartyg äger två andra kylfartyg, Toyo Maru och Toei Maru, båda på 370.000 kubikfot och byggda 1973/74.

Toko Kaiun är ett mycket betydande japanskt rederi, som opererar 75—100 bulkfartyg, varav 25 är egna och resten inchartrade på kortare och längre perioder. Företagets sätt att operera liknar till stora delar operationen inom Saléns kyldivision. Som exempel kan nämnas fleråriga kontrakt att transportera stål från Japan till USA samt timmer från Kanada till Japan som returlaster.



M/S "California Maru" joins the reefer fleet

Salén's reefer fleet has been expanded through the addition of another modern charter vessel, the M/S "California Maru" (cargo capacity: 462,000 cubic feet). A sister ship will be delivered to the same owner, Toko Kaiun, in January, 1979 and will also be time-chartered to Salén.

Because of Salén's substantial reefer traffic to Japan, it is necessary for the Group to also operate Japanese reefer tonnage. The addition of the "California Maru" and her sister ship represent one step towards filling this need. At the same time, Salén is also happy to have established close contact with Toko Kaiun, a large Japanese shipping company operating 75 to 100 bulk carriers, of which 25 are owned by the company and the remainder are chartered.



California Maru döptes av fru Birgitta Ruhne, maka till chefen för Saléns kyldivision, Mats Ruhne.

Saléns köper brittiskt rederi

Saléns har förvärvat British Poultry's shipping-företag Kearvaig. Avsikten är att fortsätta att driva och utveckla den linjebetonade kyltrafik som byggts upp mellan Europa och Röda Havet/AG i samarbete mellan Saléns och British Poultry. VD i Kearvaig blir British Poultry's VD John Maher.

Kearvaig Ltd startades 1976 som ett helägt dotterföretag till British Poultry Export Co Ltd, vilket samordnar de flesta av Storbritanniens kycklingproducenter i en gemensam exportverksamhet. Kearvaig startades för att distribuera deras produkter i Mellanöstern.

Efter någon tid tecknades två 12-månaders kontrakt med Saléns, som betydde att Kearvaig tog fartyg på time-charter från Saléns och själva opererade dem. Verksamheten har hela tiden vuxit, varför styrelsen för British Poultry Export Co Ltd beslöt sig för att sälja Kearvaig till Salén U.K., vilket betyder att Kearvaig stärks genom Salén-flottans flexibilitet.

Kearvaig kommer att drivas som tidigare med John Maher som VD. Första fartyget i den nya Kearvaig-trafiken blir Snow Ball, som också blir det första fartyget som lossar i Saléns nya kylhus i Sharjah. Vi återkommer om detta i nästa Salén-Nytt.

Dödsfall



Sjökapten Thore Edenroth har avlidit i en ålder av 67 år. Han anställdes i Rexbolaget 1949. Från 1953 och fram till sin pensionering 1972 tjänstgjorde han som befälhavare i m/s Lagnö och m/s Husarö.

När Magdalena gick med fotogenlampor

Oh, gamla tiders »steamers» som tuffade omkring på haven med våra fäder och förfäder! När jag kom till Salénrederierna hade man fortfarande några av dessa kvar i rederiet. Äldst bland dem var Magdalena, byggd 1882, med en chief (maskinchef) av samma årgång.

I Magdalenas ungdom hade man säkerligen inte elektricitet ombord, men senare hade hon moderniserats och försetts med en liten »lysmaskin» på 15 kW, som räckte till en ljuspunkt i varje hytt och några i maskin, så att man hjälpligt kunde orientera sig där. I gångar och förråd fanns väl ytterligare ljuspunkter. Tiden gick emellertid och kravet på belysning steg. Ytterligare ljuspunkter monterades in av fiffiga maskinister och till slut var generatoren fullbelastad och då måste man släcka någonstans för att den skulle hålla spänning. På våren -52 låg Magdalena på Ekensbergs varv för översyn och nu skulle en ny generator med kolvångmaskin på hela 35 kW installeras.

Tillverkaren i Norge bekräftade att generatoren skulle sändas med järnväg. Förberedelser gjordes för ilandtagning av gamla generatoren och insättning av ny bädd. Så bekräftades att nya generatoren var lastad på järnvägsvagn och på väg till Stockholm. Tiden började bli knapp, ty Magdalena skulle lasta kol i Gdynia och sista dagen för lastningen närmade sig.

Generatoren kom bort

Skulle vi hinna få in den nya generatoren, innan båten måste gå, var den enda chansen att riva ut den gamla och sätta fast bädden för den nya. När detta var gjort hade den nya generatoren »kommit bort» på järnvägen och det var bara ett dygn kvar till avgång. Chansen att få in den nya generatoren före avgång var obefintlig.

Nu var goda råd dyra. Det måste ju finnas ljus i båten och utan lanternor och reservlanternor får man inte segla. Inköpsavdelningen beordrades anskaffa fotogenlampor till alla utrymmen där ljus kunde behövas och ett extra set fotogenlanternor. Magdalena utrustades med dessa fotogenlampor och förklarades sjövärdig och avgick mot Gdynia, dit hon anlände i tid, lastade och återvände till Stockholm med lasten.

Under lossningen i Stockholm installerades sedan den nya generatoren som hade kommit till rätta. s/s Magdalena

var nog det sista fartyg i svenska handelsflottan av den storleksklassen eller större som gick i trafik utan tillgång till elektricitet, även om det bara var en resa. Det tror i varje fall

C.O. Andersson

Salén buys Kearvaig

Saléns has bought British Poultry's shipping company Kearvaig. The intention is to continue to run and develop the traffic between Europe and Red Sea/AG in cooperation with British Poultry. As managing director of Kearvaig has been appointed John Maher, managing director of British Poultry.

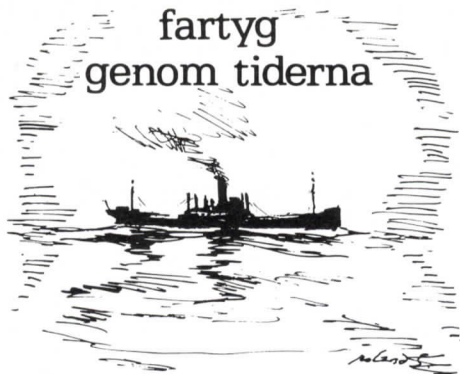
Kearvaig Ltd was formed in the autumn 1976 as a wholly owned subsidiary of the British Poultry Export Co Ltd, which coordinates the majority of U.K. poultry producers in a combined export drive. For the distribution of their products throughout Middle Eastern markets Kearvaig was founded.

The first few voyages by Kearvaig were performed by vessels chartered in from the market on a spot basis. It was then decided that to be in a better position than »other operators» Kearvaig entered into two 12 months' contracts with Salénrederierna. Under these contracts Kearvaig took vessels on time charter from Salénrederierna. For the last two years Kearvaig has performed a minimum of one up to two sailings per month from Europe to Red Sea and Arabian Gulf destinations. The range of ports covered is constantly being increased.

The growth of Kearvaig has been such that the decision was taken by the Board of British Poultry Export Co Ltd to sell the line to Salén U.K., a wholly owned subsidiary of Salénrederierna, which means a strengthening of Kearvaig by the expertise and tonnage flexibility of the Salén Group. Kearvaig will continue to be managed by the same group of people as before. British Poultry have entered into a long term agreement with Kearvaig for the carriage of their produce and naturally all existing agreements will be honoured by the new company. The takeover by Salén of Kearvaig is seen as part of the rationalisation of the Europe to Middle East liner trade and it is hoped that all shippers from Europe will see an even greater reliability of service and flexibility in the size of ship required to meet their current trends in product sales.

The first sailing under new ownership will be m/s Snow Ball which will also be the first vessel to discharge temperature controlled cargo into the new Salén cold store in Sharjah, the details of which will appear in the next issue of Salén News.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 11

Kristina (1939–1940)

Ångfartyg, byggt 1880 vid Burmeister & Wain i København.

Tonnage: 928 brt, 485 nrt, 1350 tdw.
Reg.nr.: 5460.

Denna ångare byggdes för Det Forenede Dampskibs Selskab (D.F.D.S) i København och döptes till *Moskow*.

1913, 16 april, försålades fartyget för 40.000 kronor till Rederi AB Svenske (G. Hellsten), Stockholm och fick som svenskt namnet *Gudrun*.

1915, såld till skeppsredare Karl Anchér, Stockholm.

1916, såld till Rederi AB Uman (Nils Österman), Stockholm.

1919, feb., köptes *Gudrun* av skeppsredare H.K.H. Pohlmann, Stockholm.

1920, nov., återköptes båten av skeppsredare Karl Anchér och registrerades på Rederi AB Atlas, Stockholm.

1926, 8 maj, såld på exek. auktion i Malmö till Karl Ljungholm, Stockholm, som omgående vidare sålde fartyget till AB Mudie (F. Forsberg), Stockholm.

1926, sept., var det åter dags för försäljning, denna gång till maskinisten Klas August Andersson i Karlskrona. Priset var nu 50.000 kronor.

1939, nov., såld till Rederi AB Strim (Sven Salén), Stockholm och omdöpt till *Kristina*.

Grundstötte den 18 september 1940 ca 6 sjömil W Berry Roads på resa Cardiff—Gandia med kollast. Besättningen räddades, men fartyget blev vid besiktning kondemnerat på platsen den 19 februari 1941.

Vraket inköptes senare av skeppsredare John Nurminen i Helsingfors, men han fullföljde aldrig sina planer på att istandsätta fartyget, utan troligen såldes vraket till nedskrotning.

Vraket av *Kristina* blev vid Finlands återinträde i kriget 1941 beslagttaget i



s/s *Kristina*

Johanna (1939–1948)

Ångfartyg, byggt 1881 av John Readhead & Co i South Shields.

Tonnage: 1205 brt, 757 nrt, 1660 tdw.
Reg.nr.: 3389.

Det fjärde "fruntimret" byggdes med namnet *Lynton* och redades av Chapman & Miller, Newcastle.

1899, feb., inköptes båten till Sverige av C.G. Wickberg & Söner, Sundsvall för 162.000 kronor. Namnet ändrades till *Valkyrian* och hon registrerades på Rederi AB Valkyrian, Sundsvall.

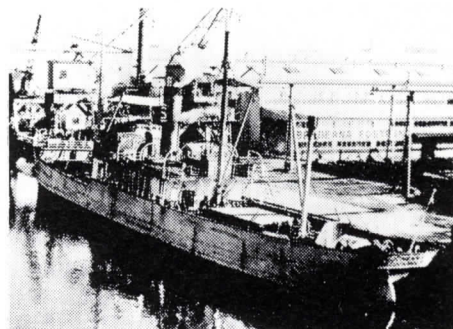
1932, april, såld till Motala Rederi AB, Stockholm, namnet bibehölls.

1934, juni, såldes fartyget av konkursboet till maskinisten Klas August Andersson, Karlskrona, som lät henne behålla sitt namn.

1939, nov., inköpt av Rederi AB Strim (Sven Salén), Stockholm och omdöpt till *Johanna*.

1948, feb., avyttrades fartyget till Cia. Naviera Minories (Coobas/Fagraeus (P.T.) S.A. Panama City och hon döptes nu om till *Hermes*.

1957, såld till köpare i Hamburg för nedskrotning. Hon anlände på sin sista resa till Hamburg den 17 december 1957.



s/s *Johanna*

Magdalena (1939–1952)

Ångfartyg, byggt 1882 av John Readhead & Co, South Shields.

Tonnage: 1262 brt, 790 nrt, 1700 tdw.
Reg.nr.: 5568.

Byggdes för J. Fenwick & Son, London och fick i dopet namnet *Langdon*.

1914, feb., inköptes fartyget till Sverige av skeppsredare Otto Banck, Helsingborg, varvid namnet ändrades till *Nora*.

1920, feb., övertogs redarskapet av sonen Erik Banck, Helsingborg.

1935, nov., såldes fartyget av Erik Bancks sterbhus till maskinisten Klas August Andersson, Karlskrona, men namnet *Nora* bibehölls.

1939, nov., inköptes fartyget av Rederi AB Strim (Sven Salén), Stockholm och namnet ändrades till *Magdalena*.

1952, feb., försålades den nu 70-åriga ångaren för 412.800 kronor till A. Coenaerts, Antwerpen, Belgien för nedskrotning. Överlämnades i Antwerpen den 21 februari 1952.

Se vidare om *Magdalena* på annan plats i detta nummer av *Salén-Nytt*.

S/S *Magdalena*



England och såldes till Hampus Compania de Nav. S.A. (Tryggve Gotaas & Co), Panama och fartyget reparerades, men fick behålla namnet *Kristina*.

1946, nedskrotat.

s/s *Magdalena*

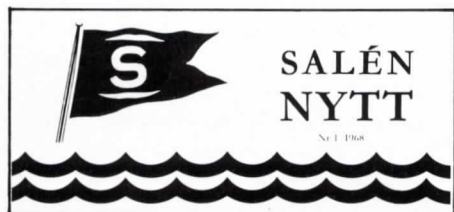
10 händelserika år

Salén-Nytt kan i år fira 10-årsjubileum. Det var nämligen 1968 som skeppsredare Sven Salén beslutade att företaget skulle få sin egen personaltidning. Beslutet togs vid en tidpunkt, då koncernen befann sig i kraftig expansion: flottan förnyades, Finnboda Varf förvärvades och fusionen med Rexbolaget genomfördes. De tio år som förlutit sedan Salén-Nytts första nummer utkom har varit händelserika, ofta dramatiska och verksamheten har varit föremål för intresse inte enbart från de anställda sida utan även från allmänheten.

I detta års sista nummer av Salén-Nytt vill vi gärna ge en återblick över några av de tio årens viktigaste händelser. Vi börjar med att åtege ett avsnitt från skeppsredare Sven Saléns ledare i det första numret av tidningen.

1968

- Salén utkommer med sitt första nummer.



- I sin presentation säger framlidne skeppsredare Sven Salén:
"Målet är idag, att vår koncern skall fortsätta att utvecklas inom alla de verksamhetsområden den inmutat. Jag hoppas, att denna tidning skall göra det lättare för alla medverkande att följa händelserna och därigenom bättre känna sin delaktighet i vad som sker - och att den också skall bli platsen för ett meningsutbyte, som kan föra vår verksamhet framåt."

● Salén-flottan 1968

16 kylfartyg	120.494 tdw
15 tankfartyg	1.092.150 "
9 malm/tankfartyg	126.867 "
12 bulkfartyg	42.900 "
2 passagerarfärjor	vardera ca 700 pass

- T/t Sea Sovereign beställes hos Kockums.
- Snow-serien beställes i La Ciotat, Frankrike, sammanlagt åtta kylfartyg för leverans 1972 — 1974.
- I sin tillbakablick för 1968 säger Sture Ödner, att året varit bättre än 1967, men tillägger: "Oroande är att

den mindre sjöfarten under svensk flagg mer eller mindre upphört. Innan samma fenomen drabbar ytterligare fartyg borde alla parter som har intresse av svensk shipping ta en ordentlig funderare på vad som kan göras."

1969

- Banan-Kompaniet fyller 60 år.
- T/t Seven Skies förliser. Den 6 oktober förliser 97.000-tonnaren Seven Skies i farvattnen utanför Singapo- re. Fyra besättningsmän omkom.
- Vid Sea Sovereigns dop i oktober 1969 framhåller Sven Salén d.ä. att fartyget blir Sveriges största fartyg och det första svenska fartyget med centralkalkylator. Sea Sovereign skall under sina tre första år gå på timecharter för Tokyo Tanker Com- pany.
- Salénrederierna blir tredjedelspart- ner i ANCO Tanker Service, Oslo.
- Skeppsredare Sven Salén avled den 29 oktober.



I Salén-Nytts minnesnummer säger Sture Ödner: "Äventyret och risk- tagningen var en självklar och för honom stimulerande ingrediens i hans livsgärning. Att hans djärva och framsynta satsning skulle berättiga honom till utdelning ansåg han lika självklart. Han hade just fått mottaga sitt och Sveriges största far- tyg, som helt motsvarade hans idéer om stora och snabba båtar.

Klart att Sven Salén tyckte om att tjäna pengar — varför skulle man annars syssla med affärer? Men det var långt ifrån alltid huvudsaken. Många olönsamma förslag accepterades under årens lopp för att hjälpa mindre framgångsrika vänner. Irrationellt kanske, men mänskligt. Det är sådan han var och sådan skall vi minnas honom."

- Vid årsskiftet 1969/70 skrivs kon- trakt med Kockums om fyra tank- fartyg om vardera 250.000 tdw.
- Rederi AB Salénia, Lofleidir och Luxair bildar fraktflygbolaget Car- golux med säte i Luxemburg.

1970

- Saléns förvärvar Finnboda Varf i ju- ni. Sammanslagningen av Finnboda och Ekensbergs varv inleds.
- San Blas anlöper för första gången Stockholm den 6 juni. (Sedan dess har inget av Saléns kylfartyg anläpt Stockholm)
- Salénrederierna förvärvar Brodin- rederierna.

1971

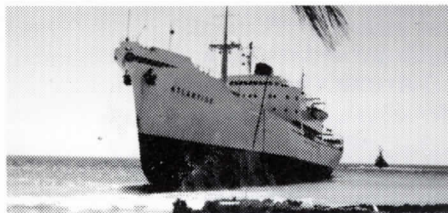
- I Göteborgs Frihamn inviger Banan- Kompaniet Europas största mog- ningsanläggning för bananer.
- Preliminärt avtal träffas om att Sa- lénrederierna deltar i rekonstruktion av Götaverken och förvärv av aktie- majoriteten i bolaget.
- De två första Snow-fartygen döpta i La Ciotat. På Kockums fortskri- der byggandet av rederiets 255.000- tons tankfartyg.
- Sea Sovereign räddar 29 man från brinnande grekiskt fartyg.
- Finnboda tecknar kontrakt med Akergruppen om att bygga två olje- borrhälsplattformar.
- Avtal träffas om att slå samman Sandéngruppen som ägs av John- sonkoncernen, och Banan-Kompa- niet från 1/1-72. Det nya bolaget får namnet J.S. Saba.
- Treårigt transportkontrakt tecknas med Sunkist.
- 18 november: Sea Serpent leverer- as, den första av Saléns 250.000- tonnare från Kockums.



1972

- Saléns öppnar kontor i London.
- Cargolux köper två CL-44:or.
- Snow Flower, Saléns första kylfar- tyg från La Ciotat, levereras den 12 februari.

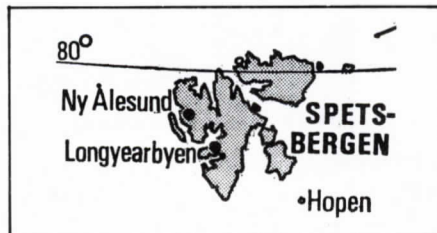
- 20 mkr investeras i Sölvesborgs varv.
- 60 mkr investeras i Götaverken.
- Saléns beställer två 350.000-tonnare vid Kockums och tecknar option på ytterligare två likadana fartyg. Optionen utnyttjas senare under året.
- Pacific Wasa levereras — går in i 3-årig timecharter.
- Atlantide grundstöter på Mona Island. Hela bananlasten dumpas.



- Sture Ödner: "Vår bedömning mot slutet av 1970 att man hade att emotse en svacka i tankmarknaden visade sig riktig. Vi är idag glada att ha våra tankbåtar bortfraktade till 1974/75... Hur länge dagens dåliga tankmarknad skall fortsätta vet ingen. Skulle man tro på diverse olycks- korpar blir den aldrig bättre."
- Antalet anställda i koncernen 1971 var 14.900 (inkl. Götaverken).
- Salénrederierna söker efter "Gamla sjöbjörnar" för att täcka bristen på sjöbefäl.
- Finnboda Varf invigs efter ombyggnad.
- Explosion ombord Seven Seas på resa till Arabiska Viken från Brasilien. Inga ombordvarande skadas. Fartyget repareras på Lisnavevarvet.
- Saléns köper 100.000 aktier i Kockums från Beijerinvest.
- De turbindrivna kylfartygen Ballade, Bolero och Barcarolle säljes.
- Götaverken tecknar under 1972 order på 18 tankfartyg om 140.000 tdw och 6 OBO-fartyg om 122.500 tdw.
- Förtroenderåd bildas vid Saléns huvudkontor.
- VD konstaterar i sin verksamhetsöversikt att 1972 var ännu ett bra år.

1973

- Saléns går in i energisektorn — går med i konsortium för oljeborrning på ön Hopen i Svalbard.



- Malma gård inköps som fritidsanläggning för Salénrederiernas personal till sjöss och till lands.
- Götaverken tar över Eriksbergs Mek Verkstads reparationsverksamhet.
- Arctic Wasa levereras, går in i 10-årscharter för Boliden.
- Cargolux expanderar, börjar flyga DC-8 i oktober.
- Ytterligare tre 350.000-tonnare beställas vid Kockums utöver tidigare beställda fyra.
- Saléns går in som 20-procentig delägare i Petroswede.
- Toyota Autoimport bildas. Toyota hade sedan 1968 importerats av Salén & Wicander.
- Samarbetsavtal tecknas av J.S. Saba och Dagab.
- Beslut om investeringar på ca 325 mkr i modernisering och utbyggnad av Götaverkens reparationsvarv.
- Sista paret i Snow-båtserien döps i La Ciotat och de två sista 255.000 tons tankfartygen döps i Malmö.
- Salénflottan pr 31.12.1973, inklusive beställt tonnage: 70 fartyg om 5.536.457 tdw.
- Kung Carl XVI Gustaf besöker Salénrederierna på Styrmansgatan.



1974

- Salén Reefer Services 5-årsjubilerar.
- Finnboda Varf inordnas i Götaverken.
- Salénrederierna köper 25% av aktierna i Ählén & Holm från familjen Ählén.
- Torrlast beställer fyra nya bulkfartyg i Wismar, utrustade för fart i Arktis.
- Toyota ökar stort på svenska marknaden.
- VD:s översikt för 1973: Ett dramatiskt och framgångsrikt år.
- Saléns förvärvar mark för nytt kontorshus i kvarteret Oxen Större.
- Färg-TV och VCR-spelare inköps till alla Salénfartyg.
- Oljeborrplattform beställes i Singapore.

- I oktober 1974 hade Saléns 14 fartyg i beställning: 7 tankfartyg och 7 bulkfartyg, dessutom var 2 passage- rarfartyg och en lastfärja beställda för Tor Line.
- Utbildning inleds i manövrering av 350.000-tonnare vid simulator i Göteborg. En simulatorvecka motsvarar 5 års praktik.
- Salénanställda erbjuds köpa aktier i Salénrederierna AB till kursen 234 kronor per aktie.
- Ännu en borrhplattform beställes, denna gång i Beaumont, Texas.
- Tor Britannia sjösättes.



- Sture Ödner utses till ny ordförande i Sveriges Redareförening.
- Sea Saint levereras — västvärldens största fartyg.
- Saléns första japanbygge, Atlantic Wasa, levereras.
- I verksamhetsberättelsen för år 1974 konstateras att koncernens rörelse- resultat förbättrats med 50% till 370 miljoner kronor. Omsättningen ökade med 21% till 3,7 miljarder.

1975

- VD redogör för de svåra konsekven- ser som oljekrisen medfört för tank- marknaden. Tankraten för en 255.000 tonnare föll från \$ 6.55 per ton och månad i juli 1973 till \$ 1.20 i februari 1975.
- Transatlantic övertar KNSM:s andel i Tor Line.
- I april börjar Saléns nya kontorshus att byggas i kvarteret Oxen Större.
- Vid bolagsstämman i Salénrederierna den 28 maj deltar 150 nya aktieägare.
- Salénrederierna byter i juli namn till Saléninvest AB. Rederi AB Rex över- tar i samband därmed namnet Salén- rederierna AB.
- Salénia Offshore Drilling Co med filialkontor i Houston bildas.
- Götaverkens personalanläggning Arken invigs.
- Atitlan räddar 6 nödställda i Kari- biska sjön.

- I maj anlöper t/t Sea Stratus som första Salén-fartyg Singlefjorden för uppläggning. I juli 1975 var 1,2 miljoner tdw av Saléns tanktonnage upplagt där.

Tor Scandinavia sjösätts och Tor Hollandia säljs till Kreta.

- Rederi AB Salénias energiavdelning flyttas till Salén Energy AB, ett nybildat bolag i Salén & Wicandergruppen.

1976

- Saléns, Kema-Nord och STAB inleder oljeprospektering på Reed Bank.
- Staten ökar sin andel i Götaverken från 9,5% till 51% genom att omvandla ett lån på 45 miljoner kronor till aktiekapital samt genom att från Saléninvest förvärva aktier i Götaverken för 136 milj kronor. Saléninvest kvarstår som ägare av 49% av aktiekapitalet i AB Götaverken.
- Götaverken köper Calor Celsius med 3.000 anställda och 600 mkr i omsättning.
- Borrplattformen Salenergy I levereras den 19 mars.



- Götaverken Cityvarvet invigs i Göteborg.
- Tor Scandinavia levereras den 15 april.
- Den 28 juni uppsäger Saléns avtalet mellan Maritime Fruit Carriers (MFC) och Saléns. Uppsägningen berör ca 40 kylfartyg inchartrade från MFC.
- Avtal sluts mellan Salénrederierna och Broströms om utökning av samarbetet på inköpsidan. I samband härmed flyttar Saléns inköpsavdelning till Broströms Handels AB:s fastighet på Hisingen i Göteborg.
- San Blas räddar 10 skeppsbrutna i indonesiska farvatten
- På sommaren görs gasfynd på Reed Bank.
- DE-driften startar på Saléns fartyg.

- I augusti tecknas borrhingskontrakt för Salenergy I med Transco, Houston, för borrhining i Mexikanska golfen.
- Toyota Autoimport flyttar in i nytt hus i Lunda.



- Saba-gruppen växer: ASK-terminal invigd i Helsingborg.
- Snow Land lossar rekordlast av fisk i Japan: 10.700 ton, fiskat av japanska trålare i Atlanten.
- Saléns beställer tre 59.000 tons bulkfartyg och ett flisfartyg om 38.000 ton i Japan.
- Papyrus Maru inleder Saléns flistransporter med en last från USA till Finland.
- I december introducerades Saléninvest på fondhandlarlistan.
- I sin översikt för 1976 års verksamhet framhåller VD att koncernen för första gången redovisar en förlust efter avskrivningar och räntor. Antalet anställda, exkl. Götaverken, uppgick vid årsskiftet 1976/1977 till 3.600 personer.

1977

- Sven Salén AB förmedlar en stor order, värd 910 miljoner kronor, avseende polska fartygsbyggen vid brittiska varv.
- Staten övertar Götaverken. Efter långa förhandlingar nås i mars 1977 en överenskommelse med staten om överlåtelse av resterande 49% av aktierna i Götaverken för ett belopp av 45 miljoner. Riksdagen godkänner överenskommelsen i juni.
- I samband med uppgörelsen med staten om övertagande av aktier i Götaverken beställer Saléninvest sex kylfartyg vid Arendal och Öresundsvarvet.
- Salenergy II förflyttas från Singapore till Mexikanska golfen via Suezkanalen. Avtal tecknas om samskiktning för amerikanskt oljebolag.
- I mars levereras Sea Song, den sista av Saléns 350.000-tonnare från Kockums.

- Gothic Wasa levereras, inleder ark-tisk fart på Nanisivik.
- Tor Line förlänger fem ro/ro-fartyg.
- Salén skeppar sin 100 miljonte kartong citrus från Sunkist med Snow Crystal.
- Varsel meddelas för cirka 700 Salénanställda till sjöss och iland.
- Sven H. Salén utses till ny ordförande i Sveriges Redareförening.
- Cargolux beställer en Jumbo-Jet, för leverans i början av 1979.



- I sin decemberöversikt för 1977 förutser VD ett besvärligt år 1978.
- Salénflottan 1977.

9 kylfartyg	118.259 tdw
11 tankfartyg	3.480.260 "
16 torrlastfartyg	449.235 "
4 ro/ro-fartyg (andel)	37.213 "
2 passagerarfärjor (andel)	vardera 1.416 pass.

"Salén-Nytt's" Tenth Anniversary

"Salén-Nytt" is celebrating its tenth anniversary this year. It was in 1968 that Sven Salén decided that the Company should have its own employee publication, a decision made at a time when the Group was expanding rapidly. The ten years that have passed since the first issue of "Salén-Nytt" appeared have been eventful, often dramatic, and the Group's operations have the object of interest of the general public as well as of Salén employees.

Some of the most important events of the past ten years are reviewed in this issue of "Salén-Nytt", the last for 1978.

Kulinarisk kurs

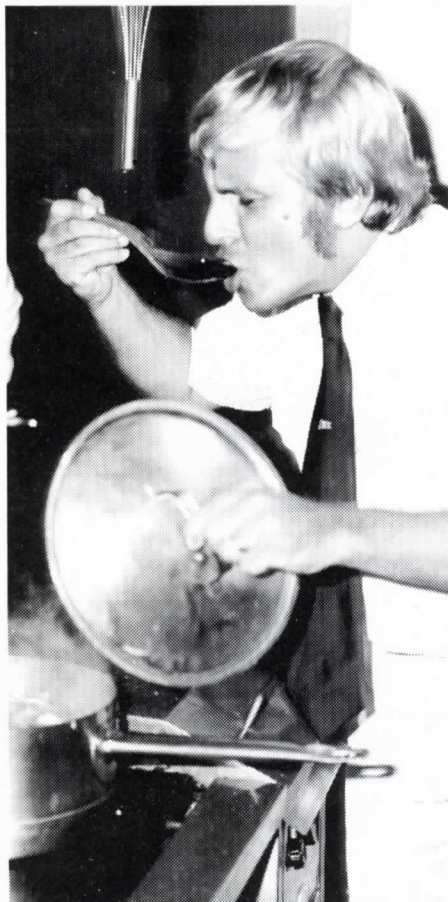
Från Salén-Nyts kulinariske medarbetare på de sju haven, maskinchefen Evald Sjölund i t/t Sea Scape, kommer en rykande färsk rapport om en ny typ av aktivitet som vi tror att många kan vara intresserade av. Det gäller något så ovanligt som en kurs i finare matlagning som pågick medan Sea Scape var på resa från Arabiska Viken till Brofjorden med olja. Kursen leddes av fartygets erfarne ekonomiföreståndare Joachim Bahr och pågick under 12 kvällar. Eleverna var sju till antalet och de fick lära sig många finesser från det franska och kinesiska köket, lärdomar som de säkert kommer att ha nytta och glädje av under kommande ledigheter.

Vi serverar här några axplock av de många rätter som Joachim Bahr lärde de sju sjömännen att laga under kursen: Biff Wellington, Sjötunga Walewska, Piggvar till kärleken, Sweet sour pork, Kalvfilé Oskar, Bouillabaisse samt bakning av pain-riche och bullar.

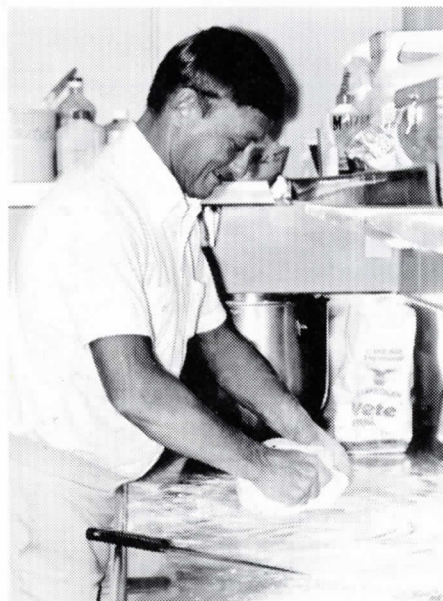
»Om det i en framtid skulle bli så att den siste kocken försvinner från fartygen, har det här gänget goda möjligheter att överleva», skriver Evald Sjölund i en kommentar till sin rapport.



Kursledare och elever efter certifikatutdelning. Fr v Stig Åsberg, Harry Risto, Torsten Franzén, Joachim Bahr, Lennart Törn, Per Andersson, Evald Sjölund och Tomas Karlsson. Samtliga bilder är tagna av pumpman Gerhard Seifert och framkallade i fartygets eget fotolab.



Per Andersson smakar av finesserna.



Evald Sjölund knådar deg.



Lennart Törn skär ingredienser till kinamat under överinseende av kursledare och elever.

Culinary course aboard ship

A course in advanced cooking was held on the Sea Scape while she was enroute from the Arabian Gulf to the Brofjord, reports Salén-Nytt's culinary associate, Chief Eng. Evald Sjölund.

The course, which was held on 12 evenings, was led by Joachim Bahr, the Head Steward. The seven course participants were given the opportunity to learn the many subtleties of French and Chinese cuisine.

Båtar sommaren 1979

De senaste två åren har Saléns Båtklubb (SBK) sett en minskad efterfrågan på SBK:s uthyrningsbåtar. Klubben kommer därför att sälja en IF-båt frampå vårsidan. Således finns för sommaren 1979: 2 MAXI-77, 2 IF, 2 MONARK-69 samt 1 606:a.

Dessutom överföres en segelbåt till västkusten, för vi tror att det finns ett stort intresse för segling även på »Sveriges framsida». Dessutom lär vädret vara bättre där. Vi har valt att skicka en rymlig båt dit, en MAXI-77, och den skall uthyras huvudsakligen i 14-dagars perioder. Detta för att möjliggöra för ostkustfamiljer att pröva västkustens vatten.

Båthyran har i år höjts till kronor 280:-/vecka medan däremot medlemsavgiften är oförändrad, kronor 15:-/år.

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

Salén-rederiernas Personalstiftelse

106 09 Stockholm

Anmälan skall vara inkommen senast den 15 mars 1979.

Jag önskar låna båt

under tiden (ange vecka/or)

alternativt båt

under tiden (ange vecka/or)

(Utlåningsperioden sträcker sig lördag till lördag, segelbåtarna kan lånas 1-2 veckor, motorbåtarna endast 1 vecka).

Kompetensbevis bifogas ☐ insänt tidigare ☐ finns på sjöpersonalavd. ☐

Jag är anställd på (ange avd/rederi)

Jag är pensionär. (stryk i så fall under).

Namn:

Adress:

Postadress:

Telefon (riktnr):

Stugor sommaren 1979

Personalstiftelsen inom Salénrederierna ställer nedanstående stugor till förfogande sommaren 1979 för sjö- och kontorsanställd personal tillhörande Saléninvest, Salénia, Salénrederierna och Sven Salén AB samt pensionärer med minst fem års anställning i dessa företag.

Följande prioritering gäller: Personer med kortare anställningstid än 2 år står efter övriga. 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 personal. 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. Kvarstår flera sökanden för samma stuga/båt samma tid sker lottdragning.

Under samma år kan i princip endast sommarstuga, båt eller vinterstuga erhållas.

Salénrederiernas Personalstiftelse

106 09 STOCKHOLM

Anmälan skall vara inkommen senast den 1 april 1979.

Jag önskar disponera stuga belägen på/i

under tiden (ange vecka/or)

alternativt stuga belägen på/i

under tiden (ange vecka/or)

Jag är anställd på (ange avd/rederi)

Jag är pensionär (stryk i så fall under).

Namn:

Adress:

Postadress:

Telefon (riktnr):

Vi beräknas bli personer.

Ostkusten

Gotland	4-5 personer
Åland	4-5 personer
Öland	4-5 personer
samt	
Malma 5 stugor	4-8 personer

Västkusten

Hunnebostrand	6 personer
Flatön	7 personer
Ven	4-5 personer

Samtliga stugor är avsedda för självhushåll och skifte av gäst sker lördagar kl. 12.00. Kostnaden i år är Kronor 200:-/vecka.

Årets trotjänare

Bland Saléns 400 medarbetare i land finns många med lång tjänstgöring i företaget. För att visa sin uppskattning däröver, har Saléns beslutat att uppmärksamma alla som tjänstgjort 25 år eller mer med en minnesgåva.

Under 1978 har sammanlagt 11 medarbetare på detta sätt fått sina utmärkelser i form av en guldklocka. I samband med överlämnandet har en lunch arrangerats, där förutom festföremålet en representant för företagsledningen samt några nära vänner deltagit.

Vi visar här nedan årets 25-årsjubilarer och kommer fortsättningsvis i varje decembernummer av Salén-Nytt att redovisa vilka som fått minnesgåvor.



Sture Ödner överlämnar klockor till Lennart »Speedy» Andersson och Bengt Rydberg.



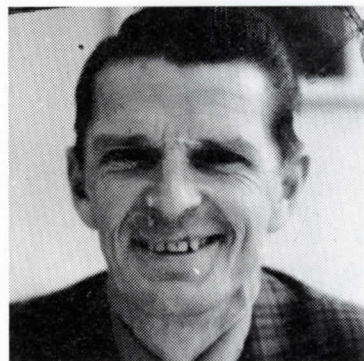
Gunn Berg



Bo Lindfors



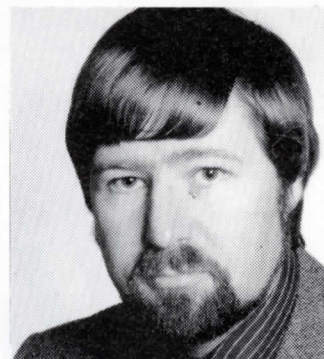
Stig Brander



Sixten Ackermarck



Olof Öjerstrand



Bo Jämtin



Bo Pernemar



Rolf Lernold



Bertil Jansson

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

Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt.

Salén News is published every even-numbered month in about 7.500 copies. Half of them are distributed to employees and their families and half to external recipients. Contributions to Salén News are gratefully appreciated.



SPARA PÅ VINN KOSTNADERNA RESA TILL USA!

I dessa kärva ekonomiska tider måste vi hjälpas åt att spara på kostnaderna och öka intäkterna. Vi har väl alla, såväl till lands som till sjöss, någon gång kommit på brister i vår dagliga verksamhet. Vi har väl också ibland funderat över om uppgifterna inte skulle kunna lösas till en lägre kostnad.

Gör slag i saken nu och skriv ner dessa tankar och lämna Din idé till förslagskommittén. Medför Ditt förslag att företaget spar kostnader och/eller ökar intäkterna kan det belönas inom ramen för den normala förslagsverksamheten.

Bland alla belönade förslag som inkommit senast den 31 mars 1979 kommer dessutom en studieresa för två personer till USA eller motsvarande att lottas ut.

Du har alltså nu en extra anledning att lämna Din idé till förslagskommittén.

Tänk till och skriv ner på enklaste sätt och sänd Ditt förslag till sekreteraren i Din förslagskommitté.

Sjöanställda:

Billy Fransson
SALÉNREDERIERNA AB
Förslagskommittén
S-106 09 STOCKHOLM

Landanställda:

Bo Burendahl
SALÉNREDERIERNA AB
Förslagskommittén
S-106 09 STOCKHOLM