

Salén-Nytt

Salén News No 4 1979



Salén Dry Cargo
ny miljontonnare



Brev från Sjöfolksförbundet.

Svenska Sjöfolksförbundets ordförande, Gunnar Karlsson, har i ett brev till Saléns av den 12 juni 1979 tagit upp sjöfartens aktuella situation och framtida utveckling. Brevet avslutas med följande: "... önskar förbundet med detta brev efterhöra om Ni är beredda att dels avskrivna eventuella planer på att bedriva "svensk" sjöfart under utländsk flagg, dels att helhjärtat satsa på sjöfart under svensk flagg."

Salén-Nytt publicerar här Gunnar Karlssons brev i sin helhet samt därefter Sture Ödners svar.

*Salénrederierna AB
Stockholm*

Det råder en nära nog samstämmig uppfattning bland insiktsfulla och ansvariga ekonomer om att den djupa ekonomiska kris som så hårt drabbat det svenska näringslivet inte endast håller på att ge vika utan att Sverige befinner sig i en uppåtgående ekonomisk trend.

Eftersom det svenska nationalhushållet för att kunna upprätthålla den sociala standarden är hänvisad till export av svenska industriprodukter måste denna till följd av Sveriges geografiska läge i huvudsak ske sjövägen. Varutransporterna har sedan gammalt till stor del ombesörjts av den svenska handelsflottan. Den har hittills haft en stor kapacitet som undan för undan utvecklats därhän att den till mycket betydande del kunnat ställas till förfogande för sjöfarten mellan tredje länder.

Den internationella krisen har dämpat varuutbytet nationerna emellan. Detta fick till följd att också efterfrågan på transportkapaciteter dämpades.

Hundratals handelsfartyg världen över lades upp eller skrotades eller såldes till vrakpriser till spekulanter som hade råd att invänta bättre ekonomiska tider. De nationella handelsflottorna reducerades därför betydligt.

Efterfrågan på handelstonnage har nu återkommit och det uppdämda transportbehovet gör sig märkbart i stigande fraktpriser. De stora svenska rederierna har dock inte längre samma starka ställning som tidigare inom den internationella sjöfarten eftersom den svenska handelsflottan decimerats, till och med halverats sedan krisens början.

Sverige lider numera brist på eget tonnage för att kunna ta hand om den egna exporten och importen. Det är framförallt oljetanktonnaget som saknas sedan de stora tankrederierna i uppenbar desperation realiserat merparten av den nästan varvsnya tankflottan. Det är samma rederier som undan för undan engagerat sig i sjöfart under utländsk flagg i förhoppning om att därigenom lättare kunna uppnå högre vinst. Det kan sägas vara en kapitalflykt utan hänsynstagande till det nationella ansvar som samhället måste kunna begära av ägarna till produktionskapital som de är ensamma om att bestämma över.

I detta sammanhang aktualiseras nämligen frågan huruvida Sverige även i framtiden skall förfoga över en egen handelsflotta och bedriva sjöfart under svensk flagg. Under normala tider då handelsutbytet nationerna emellan kan bedrivas utan inskränkningar av annat slag än sådana som dikteras av ekonomiska förhållanden kan visserligen såväl den svenska exporten som importen ske på utländska kölar utan att landets försörjning lider men. Visserligen har de nationella och internationella transporter som den svenska handelsflottan hittills åtagit sig gett betydande inkomster som bidragit i avsevärd omfattning till det svenska nationalhushållet. Men i orostider och ännu mera under krigiska förvecklingar ute i världen görs Sveriges försörjning ytterst beroende av en egen handelsflotta. En sådan kan efter den gångna tidens hårda åderlätning av handelstonnage inte byggas upp i brådskande. Det krävs en mer eller mindre lång byggnationstid. Med ett ord, Sverige kräver en stark handelsflotta för att stå berett vid en eventuell avspärrning under krigiska förvecklingar i världen. Sverige är endast till en del självförsörjande i fråga om råmaterial för sina industrier. En mycket stor del av basprodukterna måste därför importeras. Till dem hör i första hand råolja, vilken dessutom utgör huvudparten av Sveriges energipotential.

Sverige saknar således eget behövligt sjötransporttonnage. Den svenska handelsjöfarten befinner sig just nu i den naturliga situationen att behöva chartra in tonnage för att kunna genomföra de för nationen livsviktiga sjötransporterna. Tonnage under svensk flagg har

blivit rart något som Svenska Sjöfolksförbundet anser vara enastående sett mot bakgrunden av den svenska sjöfartens historia och ett hån bl a mot den svenska sjömanskåren.

Överstyrelsen för Svenska Sjöfolksförbundet har vid sitt ordinarie sammanträde den 30 maj 1979 ingående diskuterat den uppkomna situationen och har i ett uttalande som publicerats av massmedia tillkännaggett sin inställning till denna situation. Av uttalandet framkommer tydligt kravet på fackliga åtgärder för att stödja sjöfarten under svensk flagg, eftersom förbundet ingalunda är berett att ge avkall på den svenska handelsflottan. Tvärtom, förbundet vill satsa på en effektiv handelsflotta som bygger på landets gamla traditioner som sjöfartsnation och vill tillgodogöra sig det svenska sjöfolkets kunnande. Av denna anledning ställer också förbundet sin förhoppning på den förmåga till skaparkraft och framsynthet som redan visats av vissa enskilda redare och/eller av aktivt sjöfolk som under de gångna åren — t o m under depressionsåren — tålmodigt och med stor energi byggt upp en delvis ny och mycket effektiv handelsflotta med sikte på att överta transporter från och till Sverige med fartyg som seglar under svensk flagg.

För att förbundet skall kunna pröva i vad mån förbundet genom bl a sådana åtgärder som avses i överstyrelsens ovannämnda uttalande skall kunna stödja de krafter som önskar att för framtiden satsa på sjöfart under svensk flagg, önskar förbundet med detta brev efterhöra om Ni är beredda att dels avskrivna eventuella planer på att bedriva "svensk" sjöfart under utländsk flagg dels att helhjärtat satsa på sjöfart under svensk flagg.

Ert svar emotses snarast.
Med vänlig hälsning

SVENSKA SJÖFOLKSFÖRBUNDET
/Gunnar Karlsson/

Omslagsbilden

På relativt kort tid har Saléns torrlastrederi, Salén Dry Cargo AB, utvecklats till ett av världens största torrlastrederier. Flottan har moderniserats och omstrukturerats, lönsamheten har vänts från minus till plus. Detta ger oss anled-

ning att i stor utsträckning ägna detta nummer av Salén-Nytt åt Salén Dry Cargo. Vi inleder med en översiktlig artikel på sidan 6 och på de följande sidorna beskriver vi flottans sammansättning, trader, befraktning, operation, ut-

landskontorens verksamhet m m.

Bilden på första sidan av ett inchartrat bulkfartyg togs av Per-Olow i början av juni.

Sture Ödner svarar.

Svenska Sjöfolksförbundet
Järntorget 1
413 04 Göteborg

Stockholm 1979-06-19

Med anledning av Ert brev till Salén-invest AB den 12 juni och likalydande brev till vissa dotterbolag avgives härmed för allas räkning ett svar.

Att Svenska Sjöfolksförbundets överstyrelse med oro konstaterat avtrappningen av svensk sjöfart är självklart naturligt. Själva har vi i årtal varit för denna utveckling som nu dessvärre besannats. Genom att hålla igång diverse utredningar har emellertid statsmakterna haft ett gott alibi för att undvika vidtagna åtgärder.

Vi delar uppfattningen att den allmänna ekonomiska konjunkturen liksom sjöfartskonjunkturen förbättrats under det senaste året. Man bör dock samtidigt göra klart att indikationerna på ekonomiskt uppsving ingalunda är entydiga och att utvecklingen framöver måste bedömas med betydande reservationer. Inte minst de nya, kraftiga oljehöjningarna skapar stor osäkerhet om den ekonomiska utvecklingen i industriländerna och därmed följande osäkerhet om utvecklingen av världshandeln.

Vi delar icke Er uppfattning att Sverige saknar behövligt sjötransporttonnage. Även om en väsentlig nedtrappning skett av den svenska flottan är den ändå i väsentliga avseenden fortfarande tillräcklig för att hantera den svenska utrikeshandeln. Vad beträffar oljetanktonnaget så har vi tillräckligt med tanktonnage idag för att kunna ta hand om de 15 miljoner ton råolja som Sverige importerar varje år. För detta behövs ca 3 milj ton dödvikt och det är ungefär vad den svenska flottan av stort tanktonnage motsvarar. Påståendena om desperat realisation av tankflottan och tillvitelserna om kapitalflykt i samband därmed är helt ogrundade. Saléns har de senaste åren haft betydande förluster och försäljning av fartyg har betingats av nödvändigheten av att hålla företagets balansräkning intakt. Dessutom har försäljningarna skett i nära samråd med svenska staten.

Vi delar inte Sjöfolksförbundets åsikt att handelsflottan bör övergå i

samhällets ägo även om vi inser att man därigenom, om Riksdagen så önskade, kunde bortse från kostnaderna och debitera driften på skattsedeln. För stor del av tredjelandstrafiken skulle det väl även te sig stötande att låta svenska skattebetalare utjämna skillnaden.

Vi tolkar Sjöfolksförbundets skrivelse så att de rederier som är villiga att driva fartyg endast under svensk flagg och avstår från inbefraktning skulle erhålla stöd i form av lastpreferenser och subventioner tillräckligt höga för att utjämna kostnadsgapet mellan svenska och andra konkurrerande frakterbjudanden. Detta är en väg som valts bl a av USA. Såvitt vi förstår är det emellertid varken i överensstämmelse med våra internationella åtaganden eller traditionell svensk politik.

För vår del skulle dessutom tillkomma att motåtgärder skulle vidtagas från diverse håll. Så skulle t ex vår stora kyltrafik troligen omöjliggöras. Vi noterar Sjöfolksförbundets konstaterande att även under krisen en del rederier, framför allt mindre, hållit ställningarna och i en del fall utökat sin verksamhet. Vår erfarenhet av den sk närtrafiken/färjetrafiken är likartad.

Vi vill dock påpeka

dels att närtrafiken bortsett från öststatskonkurrensen inte har samma nackdelar av den svenska kostnadsbildens då de flesta nordeuropeiska länder har liknande bekymmer som svenska rederier och således erbjuder liknande frakter,

dels att viss svensk inrikessjöfart avdelats för detta tonnage,

dels att då det gäller färjetrafiken svenska staten i hög grad redan underlättar densamma genom att tillåta skattefri försäljning ombord och genom liberala regler för diverse spel.

Under den nu genomgångna sjöfartskrisen har vi i Saléns inte minskat vår totala verksamhet. Vi har emellertid starkt ökat vår inbefraktning medan det äldre och mest konkurrensutsatta tonnaget försålts. Varje åtgärd som kunde bromsa upp denna utveckling skulle hälsas med stor tillfredsställelse. Vi önskar driva mesta möjliga sjöfart under svensk flagg, men eftersom vår kost-

nadsbild inte tillåter konkurrens inom åtskilliga sektorer är detta för dessa vitala delar omöjligt. Några klara förslag om sänkningen av våra kostnader har vi icke sett. Möjligen kommer något genom sjöfartspolitiska utredningen.

Vi förordar därför som vi tidigare gett uttryck för ett mer flexibelt synsätt.

— Låt oss driva en kvalificerad del av sjöfarten under svensk flagg medvetna om en merkostnad.

— Låt oss acceptera en utlandsverksamhet som komplement i likhet med annan exportindustri.

— Låt oss gemensamt övertyga politikerna att hålla en viss svensk flotta av beredskapsskal och för denna del få samhället att bidra med en del av kostnaderna.

Med vänlig hälsning

SALENINVEST AB
Sture Ödner

Sture Ödner answers Seamen's Union

Saléninvest has received a letter from the Swedish Seamen's Union regarding Swedish shipping and its future. From Mr Sture Ödner's reply we quote the following.

"We interpret the Seamen's Union's letter to mean that all shipping companies willing to operate their ships only under the Swedish flag, and refrain from chartering freight under other nation's flags, would receive support in the form of freightage preferences and subsidies high enough to offset the price gap between Swedish and competitor's freight quotations. This is similar to the arrangement now valid in the U.S. As far as we understand, however, this option does not coincide with our international commitments or with traditional Swedish policies.

During the current crisis within shipping industries, Salén has not reduced its overall activities. We have, however, increased substantially charter shipments. At the same time, we have sold a number of our older ships which were specially susceptible to foreing competition. We would prefer to operate as much of our shipping activities as possible under the Swedish flag. However, due to the level of costs within many sectors, the degree of competition would not allow us to continue operations in many of these vital sectors.

— Consequently, we would prefer a more flexible view of this subject."

Cover picture

In a relatively short time Salén Dry Cargo AB has developed into one of the largest companies of its kind in the world. The fleet has been modernized and reorganized, and its earnings have turned from minus to plus. That is why most of this issue of Salén News is being devoted to Salén Dry Cargo. We begin with a general

article on page 6, followed by stories describing, among other things, the composition of the fleet, shipping routes, chartering, operations, and the activities of offices outside Sweden. The cover picture of a chartered bulk cargo vessel was taken in June off the coast of Sweden by Per Olow.



Samarbete Tor Line — Sessan

Fr o m den 1 januari 1980 kommer passagerarverksamheten inom Tor Line och Sessanlinjen att samordnas i ett för ändamålet nybildat aktiebolag — Sessan/Tor Line AB — ett dotterföretag till Tor Line och Rederi AB Göteborg-Frederikshavns linjen (GFL). För båda parter betyder detta bl a att man fr o m nästa år kan erbjuda ett avsevärt förstärkt trafikutbud när det gäller färjetrafiken på Kattegatt/Skagerack och Nordsjön.

Sessan/Tor Line AB övertar färjetrafiken på linjerna Göteborg-Frederikshavn, Göteborg-Travemünde, Travemünde-Rönne, respektive Göteborg-Amsterdam, Göteborg-Felixstowe och Göteborg-Newcastle. Baserat på 1978 års passagerarsiffror betyder detta att man tillsammans kommer att transportera ca två miljoner passagerare och ca 250.000 personbilar årligen. GFL:s godstrafik kommer att överföras på det nya bolaget. Fraktdivisionen inom Tor Line kommer att kvarstå i Tor Line. Liksom hittills kommer emellertid Tor Line Frakt att marknadsföra och hantera lasttrafiken med Tor Britannia och Tor Scandinavia på Nordsjön.

Sammanlagt transporterades 880.000 ton gods i Sessanlinjens och Tor Lines passagerarfartyg förra året.

Det nya rederiet Sessan/Tor Line AB skall överta den sjöpersonal — sammanlagt drygt 1.000-talet personer —



som idag är anställda i Sessanlinjens respektive Tor Lines passagerarfartyg.

På landsidan är ca 120 personer verksam inom passagerardivisionen i Tor Line och ca 110 i Sessanlinjen, vilka kommer att överföras till Sessan/Tor Line AB. Vissa gemensamma funktioner som idag finns i både Tor Line och Sessanlinjen kan på sikt komma att sammanföras. Exempelvis är en gemensam färjeterminal för Sessan/Tor Lines hela passagerarverksamhet aktuell.

Under 1981 och 1982 kommer de båda nybyggen som GFL har beställt hos Svenska Varv att tillföras Sessan/Tor Line AB — en kapacitetsförstärkning som det nya rederiet hälsar med tillfredsställelse.

Styrelsen i Sessan/Tor Line AB kommer att utgöras av sju ordinarie ledamöter plus suppleanter. Det blir denna styrelse som kommer att utse en verkställande direktör i Sessan/Tor Line AB.

Kort om Sessanlinjen

Göteborg-Frederikshavns linjen startades i augusti 1935. Dess första chef var Harry Trapp, direktör i Hallandsbolaget, som några år tidigare övertagits av Broströms. GFL:s styrelseordförande blev landshövding Malte Jacobsson. Harry Trapp ledde företaget fram till 1958 då hans son Ulf Trapp tillträdde som VD efter att ha tjänstgjort ombord på GFL:s båtar både som styrman och fr o m 1950 som befälhavare. År 1978 efterträddes Ulf Trapp som VD av Åke Brandt samtidigt som han utsågs till arbetande ordförande i styrelsen.

Vid starten var de största aktieägarna svenska staten, Göteborgs stad, Tirfing och Bergslagens järnvägar samt danska staten. 12 % av aktiekapitalet ägdes av några hundratals privatpersoner. Även idag är ägandet fördelat på många händer; privatpersoner, kommunen, danska staten, Tor Line m fl.

Rederiets första fartyg var Najaden med plats för 500 passagerare och 8 bilar. Sedan följde Kronprinsessan Ingrid, Prinsessan Margaretha, Prinsessan Christina, Prinsessan Margaretha, Prinsessan Regina, Prinsessan Désirée och den snabbgående Expressan, fart 35 knop och i Sessanlinjens regi endast under 1968.

Härefter följde den nya generationen "sessor" som utgör passagerarflottan idag. Prinsessan Christina, byggd 1969 vid Ålborg Vaerft, kan ta 1200 passagerare och 280 bilar och har 136 sovplatser. Prinsessan Désirée byggd 1971, även hon vid Ålborg Vaerft, tar 1200 passagerare och 280 bilar och har 120 sovplatser. Prinsessan Birgitta, byggd 1974 vid Wärtsilä, Åbo, tar 1200 passagerare och 350 bilar och har 733 sovplatser.

De tre färjorna trafikerar Göteborg-Frederikshavn, Göteborg-Travemünde och Travemünde-Rönne.

Tor Line to operate with Sessan

Effective January 1, 1980, the passenger transport services of Tor Line and the Sessan Line, Gothenburg, will be combined in a newly formed company, Sessan/Tor Line AB. The new company will offer both parties better traffic opportunities on the present ferry traffic routes.

Starting next year, Sessan/Tor Line AB will assume responsibility for all ferry traffic on the following routes: Gothenburg-Frederikshavn, Gothenburg-Travemünde, Travemünde-Rönne, Gothenburg-Amsterdam, Gothenburg-Felixstowe and Gothenburg-Newcastle. Based on 1978 statistics, the merger means that the new company will transport approximately two million passengers and about 250,000 automobiles annually. Tor Line's Freight Division will remain within the Tor Line company. As in the past, however, Tor Line Freight will continue to market and handle cargo traffic with Tor Britannia and Tor Scandinavia in North Sea routes.

A total of 880,000 tons of cargo were transported during 1978 by Sessan och Tor Line passenger ships.

Fraktmarknaden

(vecka 31)

Kyl

Kylmarknaden är nu ytterst svag och ett större antal fartyg har svårt att finna sysselsättning, speciellt då de äldre omoderna fartygen. Vi får tyvärr räkna med att detta marknadsläge kommer att fortsätta ytterligare några veckor.

Vårt eget sysselsättningsläge får trots allt anses som tillfredsställande tack vare hyggliga volymer under våra kontrakt, samt möjligheten att utföra dockningar och reparationer under de närmaste veckorna.

Tank

Det är framförallt marknaden i Arabiska Golfen som har stått i centrum sedan förra rapporten. En kraftig efterfrågeökning av tonnage i början av juli gav till resultat att 200.000 ton noterades upp till WS 100 och 350.000 ton upp till WS 75 för resor till USA/Europa. En avmattning följde därefter och frakterna föll till WS 50-55 för 250.000 ton. Orsakerna till den förbättrade marknaden kan vara flera, bl a att Saudi Arabien har ökat sin produktion av råolja med omkring 1 miljon fat per dag, att de

ökade bunkerpriserna får till effekt att frakterna måste vara betydligt högre än tidigare för att fartygen skall öka upp från reducerad till full fart. Många fartyg har dessutom avslutat sina time-charters. Därmed har spotmarknaden vuxit och ett ökat utbud med många laster samtidigt i marknaden ger redarna en psykologisk fördel att hålla ut för högre frakter. Men även det mindre tonnaget har noterat höga rater i AG, 80.000 ton fick WS 215 men betalas nu med WS 145.

I Medelhavet, Västafrika och Karibiska havet har marknaden varit jämn men försämrats i slutet av juli, kanske till en del beroende på att Nigeria minskar sin råoljeproduktion med 10%. 80.000 ton som tidigare fick WS 140 får nu WS 105 för en resa Medelhavet/USA.

Torrlast

Uppgången på marknaden i Atlanten har avstannat under andra hälften av juni huvudsakligen beroende på sommarstiltje. Ryssarna har täckt upp sitt transportbehov för juli — augusti i Atlanten varför någon psykologisk ytterligare stimulans har saknats. I skrivnan-

de stund finns mycket tonnage ledigt i augusti, både handysize och Panmax. Gulf-ARA Panmax storlek betalas med US \$ 14.50 och på t/c basis betalas cirka US \$ 5.50 per dw/månad. För handysize tonnage betalas cirka US \$ 7.000 per dag. För längre perioder betalas dock fortfarande cirka US \$ 5.25 per dw/månad för bra Panmax båtar.

Fjärran Östern-marknaden har däremot förbättrats successivt, delvis beroende på den tidigare mycket starkare Atlantmarknaden men framförallt beroende på ökande spannmålsköp till Sibirien från Australien och Kanada. För Panmax tonnage betalas inom Pacific cirka US \$ 7-7.50 och US \$ 6.50 för resor från Pacific till Europa. Handysize tonnage erhåller även förbättrade rater till cirka US \$ 8.000 för resor till Europa eller inom Pacific.

Augusti månad kommer troligen att se ytterligare reducerade frakter, varför en ökad aktivitet väntas framförallt inom spannmåls- och kolsektorn.

The Freight market

(Week 31)

Reefer

The reefer market is presently very weak and a large number of vessels have difficulties to find employment, especially the old ships. We expect this market situation to continue another few weeks.

However, our own employment situation may be considered as satisfactory in view of decent volumes under our contracts and the possibilities to dock and repair the ships during the weeks to come.

Tanker

More than anything else, it has been the market in the Arabian Gulf which has been the focus of attention since the previous report. It was as a result of a strong increase in the demand for tonnage in the beginning of July that rates for 200,000 tonners and 350,000 tonners reached WS 100 and WS 75 respectively for voyages to the US and Europe. However, this was followed by a weakening trend and rates fell to WS 50-55 for 250,000 tonners.

There are several reasons which accounted for the improved market, notably, that Saudi Arabia had increased its crude-oil production by approx. one million bbls/day, and as a result of the increase in bunker prices, freight rates have had to be substantially higher in order to compensate for vessels returning from reduced to full speed. Many vessels have also ended their time-charters thereby increasing the spot market, and this fact combined with a simultaneous increase in the number of cargoes in the market has given ship-owners a psychological advantage, encouraging them to hold out for higher rates.

Even the smaller tonnage is commanding higher rates in the A.G. with 80,000 tonners achieving WS 215, and more recently, WS 145.

In the Mediterranean, West Africa, and the Caribbean the market has been fairly stable up to the end of July when it started to deteriorate, perhaps partly as result of Nigeria's decision to decrease its crude oil production by 10%. The rate for the trip from the Med. to USA for 80,000 tonners dropped from WS 140 to WS 105.

Dry Cargo

The market improvement was stalled in Atlantic during second half of June mainly due to the vacation breeze. The Soviet charterers have covered their shipments stemmed for July — August within Atlantic, and thus further psychological stimulus was lacking. Presently there are numerous tonnage open for August loading both handysize and Panmax. Gulf-ARA Panmax size receives \$ 14.50 or T/C equivalent \$ 5.50 dwt/month. Handysize is being paid about \$ 7,000 daily. For longer period Panmax vessels of good description are however offered \$ 5.25 dwt/month.

The Far East market though has steadily improved partly due to previously strong Atlantic market but mainly because of increased purchases of grain to Sibiria from Australia and Canada. Panmax tonnage is being paid abt \$ 7-7.50 within the Pacific and \$ 6.50 for trips from Pacific to Europe. Handysize tonnage are also getting improved rates averaging about \$ 8,000 for trips to Europe or within Pacific.

We expect to see a further reduction of rate levels in August whereafter the activity will be stronger particularly in the grain and coal section.

Optimism inom Salén Dry Cargo

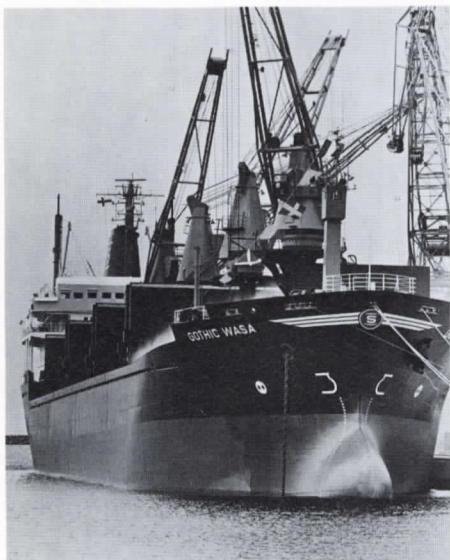
De flesta av oss förknippar säkert i första hand Saléns med stora tankfartyg och modernt kyltonnage. Och detta är i och för sig ingenting att förundra sig över. Under årtionden har kylsjöfarten utgjort ryggraden i Saléns växande shippingverksamhet samtidigt som tanksjöfarten sedan 60-talets senare hälft kommit att inta en alltmer dominerande ställning.

Nästan helt i skuggan av dessa båda storheter har Saléns verksamhet inom torrlastsektorn vuxit fram till en storleksordning som även efter internationella mått mått ter sig imponerande. Torrlastrederiet — sedan årsskiftet ett självständigt dotterbolag under Saléninvest med namnet Salén Dry Cargo AB — opererar idag en flotta på dryg 40-talet fartyg om ca 1,4 miljoner ton dödvikt. Omsättningen börjar närma sig en halv miljard kronor och lönsamheten tycks nu åter bli god.

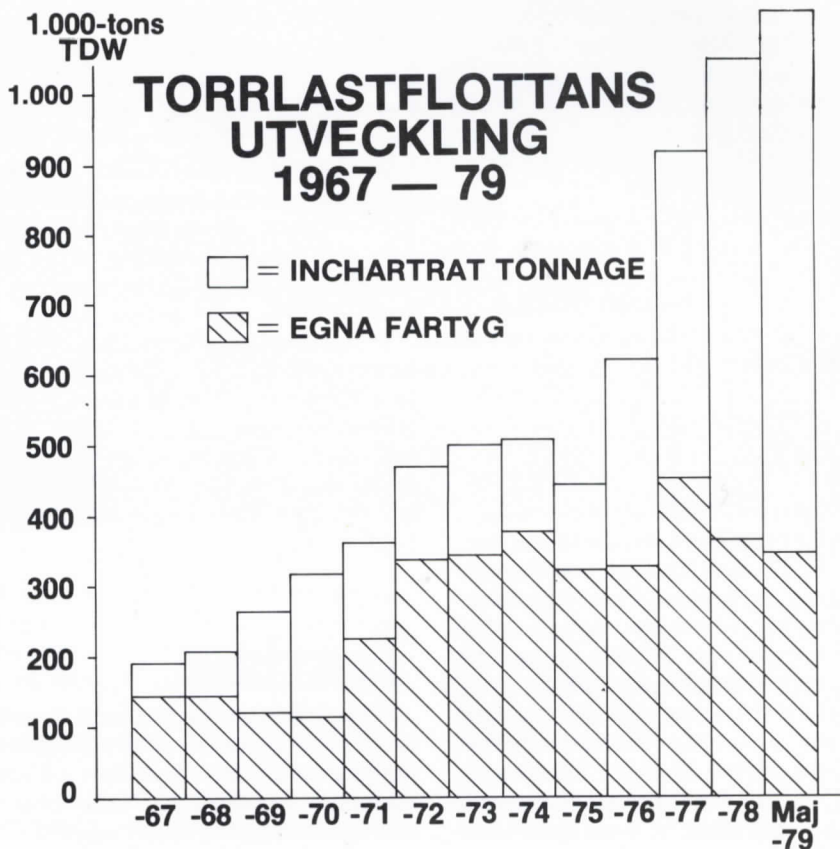
Hur har då denna expansion varit möjlig under en tid då sjöfart i allmänhet upplevt en synnerligen dyster period med utförsäljningar av tonnage och nedläggning av rederier? Innan vi går in på detta, låt oss först se tillbaka på hur torrlastrederiet började sin verksamhet.

Grunden lades med gatsten och vin

Kylrederiet har inom Saléns traditionellt setts som embryot till företaget. Men sanningen är egentligen den, att det var med små fraktskutor i närfart som Sven Salén en gång började. Han släpade hela berg av gatsten från norra Bohuslän till Göteborg och senare tunnor med vin från Spanien. Men det var först



m/s Gotic Wasa är ett av fem bulklastfartyg om vardera 22.785 ton dödvikt som Saléns byggde i Wismar 1973-1977.



långt senare, i slutet av 60-talet som det blev ordentlig fart på torrlastverksamheten. Det skedde i samband med fusionerna med Rexbolaget och Brodinrederierna. I det skedet fick torrlast en egen organisation vid sidan av tank- och kylrederierna, en organisation och en verksamhet som sedan utvecklats vidare och fört fram Salén Dry Cargo till en betydelsefull position inom koncernen.

Förhandlingar om långa kontrakt

Torrlastflottan sysselsätts idag huvudsakligen på den s k spotmarknaden. Att de inte är uppbundna till kontraktsfart beror på att raterna hittills inte varit tillräckligt attraktiva. Men marknaden förbättras successivt och förhandlingar pågår nu beträffande flera omfattande och långa fraktkontrakt för rederiets fartyg. Några av fartygen är dock redan sysselsatta i kontraktsfart, exempelvis zinkkoncentrat från Kanada till Kontinenten, kol från Polen till Finland och från USA till Sverige samt träflis från USA till Sverige.

Hur ser framtiden ut?

Som vi sett i det förflutna svänger det kraftigt inom shipping. Torrlastmarknaden utgör inget undantag. Därför är det alltid svårt att sia om utvecklingen för en längre period. I synnerhet gäller

det nu, när spelet kring oljan kan leda till att optimismen och investeringsviljan bryts, vilket i sin tur kan leda till en ny nedgång i världsekonomin. En annan osäkerhetsfaktor är varvens nybyggnadskapacitet. Idag är varvens orderstock för bulkfartyg nere i enbart 7-8 miljoner ton dödvikt men vid en fortsatt förbättring av fraktnivåerna frestas kanske många redare att återigen beställa nytt tonnage med risk för att marknaden byggs sönder.

Dock bör den närmaste tiden vara ganska positiv då det skett en väsentlig nedskärning av världens varvskapacitet, världshandeln ökar liksom stålproduktionen exempelvis i Japan och då användningen av kol som energikälla blir mer och mer intressant med hänsyn till prisutvecklingen på olja liksom bekymren med kärnkraft.

Omstrukturering gav resultat

Uppbyggnaden av "det moderna torrlastrederiet" har varit möjlig genom den viktiga omstrukturering av flottan som skett under senare år. Den har ägt rum i två steg. Dels har allt äldre och olönsamt tonnage avyttrats och dels har det dyra svenska tonnaget eliminerats samtidigt som främmande tonnage fraktats in för längre perioder. Skillnaden i dagskostnad för ett bulkfartyg under svensk respektive "billig" flagg är ca

Optimism in Salén Dry Cargo

Most people associate Salén primarily with large tankers and modern reefer ships. This is hardly surprising. Reefer shipping has been the backbone of Salén's growing shipping operations for decades, and tanker operations have come to occupy a position of increasing importance within the Group since the latter half of the Sixties.

Almost entirely overshadowed by these two giants, Salén's activities within the dry cargo sector have attained impressive proportions, even by international standards. Since January 1, 1978 the Dry Cargo Division has been an independent subsidiary within the Saléninvest Group. Renamed Salén Dry Cargo AB, it operates a fleet of slightly more than 40 vessels totalling approximately 1.4 million dwt. Sales are approaching one half billion Swedish kronor, and profitability once again appears to be satisfactory.

How was such expansion possible during a period when economic conditions in the shipping business as a whole were dismal, when tonnage was being sold and shipping companies shut down? Before going into this, let's look at the way the Dry Cargo Division's operations began.

Paving stones and wine

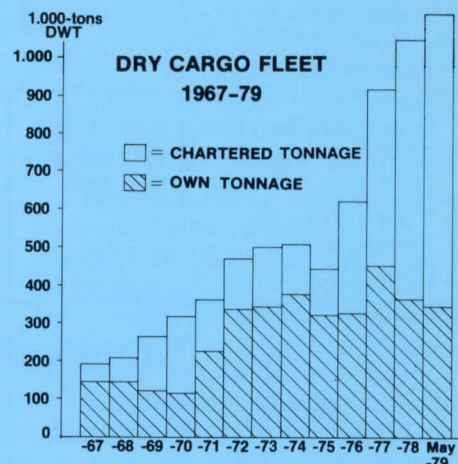
The Reefer Division has traditionally been regarded at Salén as being the seed from which the company grew. But, the truth is that Sven Salén embarked upon his shipping venture by operating small cargo craft on short runs. He hauled entire mountains of paving stones from the northern westcoast of Sweden to Gothenburg and, later on, barrels of wine from Spain. Dry cargo operations did not really live up until much later, at the end of the sixties. This occurred in connection with the mergers with Rexbolaget and Brodinrederierna, when the dry cargo sector acquired its own organizational identity alongside the Tanker and Reefer Divisions. The organization and its activities were further developed, propelling Salén Dry Cargo into a position of importance within the Group.

Restructuring produces results

The pivotal reorganization of the fleet during recent years made the development of "the modern dry cargo shipping company" possible. It was a two-phase process. First, all older and unprofitable tonnage was sold. Next, the expensive Swedish tonnage was disposed of, while foreign tonnage was chartered for extended periods. A normal "bulker" flying the Swedish flag costs approximately Skr 10,000 per day more than a similar vessel operating under a "cheap" flag. This shows how impossible it generally is to conduct a bulk carrier operation under the Swedish flag, since the significant difference in costs cannot be offset by means of improved productivity. This situation made it necessary to sell the greater part of the Swedish fleet and replace it with cheaper tonnage, chartered while the dry cargo market was still weak and, therefore, at favorable rates compared with those prevailing in today's rising freight market.

Salén Dry Cargo's judgements and confidence in a reviving charter market appear to have been correct. During recent years the company has booked more tonnage than the majority of shippers, operators and charterers worldwide. Salén Dry Cargo's current position is therefore highly satisfactory, provided that the positive trend in the cargo market continues. Positive growth is forecast for the next several years.

The dry cargo fleet is now mainly employed in the so-called spot market. It is not tied up in contract operations because the rates thus far have not been sufficiently attractive. The market is gradually improving, however, and negotiations are now underway regarding more comprehensive and extended cargo contracts for the company's vessels. Some ships, however, are already engaged in the contract trade, transporting zinc concentrate, for example, from Canada to the European continent, coal from Poland to Finland and both coal and wood chips from the U.S. to Sweden.



The shape of the future

Experience has shown that economic conditions fluctuate sharply in the shipping business. The dry cargo market is no exception. Consequently, it is always difficult to predict long-range developments. That is especially true now, when the tug of war over oil can result in a loss of optimism and will to invest, which in turn can lead to a new decline in the world economy. Another factor of uncertainty is the newbuilding capacity of shipyards. The backlog of orders in shipyards is now down to only 7-8 million dwt. but, with a continuing increase in cargo levels, many shipping companies may be tempted to order new tonnage again, with the risk of overbuilding and destroying the market.

Conditions should remain rather favorable in the immediate future, however, since the world's shipyard capacity has been significantly reduced while world trade is increasing, steel production is rising (for example, in Japan) and the use of coal as an energy source is becoming increasingly interesting in view of oil price trends and nuclear power problems.

10.000 kr, vilket visar hur omöjligt det normalt är att driva bulksjöfart med svenska fartyg, eftersom denna väsentliga kostnadsskillnad ej heller kompenseras genom en bättre produktivitet. Detta faktum fick också till följd att man tvingats sälja större delen av den svenska flottan och i stället frakta in billigare tonnage. Inbefraktningarna har gjorts under den tid då torrlastmarknaden var svag och följaktligen till förmånliga frakter jämfört med dagens uppåtgående fraktmarknad.

Salén Dry Cargo's bedömningar och tilltron till en uppåtgående marknad verkar sålunda ha varit riktiga och man har under det senaste året fraktat in mer tonnage än de flesta redare/operatörer/befraktare världen över. Läget är således mycket tillfredsställande för Salén Dry Cargo idag om den positiva fraktmarknaden fortsätter och man ser fram emot en gynnsam utveckling under de närmaste åren.



m/s Atlantic Wasa med däckslast av bussar från Spanien till Venezuela.

En modern...

Den flotta som Salén Dry Cargo opererar idag består av ett 40-tal fartyg av olika typer:

- Panmax bulkfartyg
- Handy size bulkfartyg
- Handy size bulkfartyg med skopor
- Isförstärkta bulkfartyg med skopor
- Open type
- Flisbåtar
- Tween decker
- Ore carriers

A modern flexible fleet

Salén Dry Cargo operates a fleet which today consist of more than 40 vessels of various types:

- Panmax bulk carriers
- Handy-size bulk carriers
- Handy-size carriers with grabs

- Ice-strengthened bulk carriers with grabs
- Open type
- Wood chip carriers
- Tween deckers
- Ore carriers

Panmax bulkfartyg

Salén Dry Cargo räknar med att från början av nästa år ha åtta fartyg av denna typ i trafik, varav sju om ca 60.000 ton och ett, Pacific Wasa, om ca 68.000 ton.

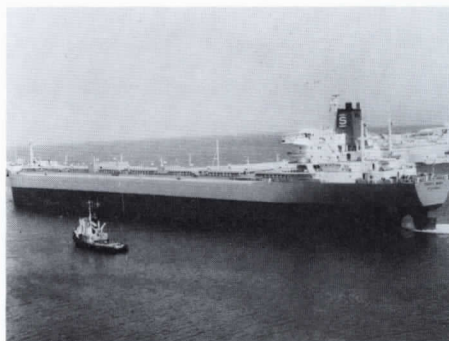
Som framgår av benämningen är fartygen konstruerade för att kunna passera Panamakanalen.

Fartygen lastar spannmål, malm, kol, bauxit, etc. och tack vare det förmånliga djupgåendet är fartygen attraktiva.

Salén Dry Cargo har ganska nyligen börjat med denna storlek men med hittills vunna erfarenheter är målsättningen nu att öka antalet fartyg i denna grupp.

Salén Dry Cargo har tecknat kontrakt med Svenskt Stål AB för skeppning av kol från USA till Oxelösund och Luleå för denna fartygstyp.

South Sky	59.807 tdw
Ikan Bilis	59.810 tdw
South Rainbow	59.824 tdw
Itel Polaris	59.840 tdw
Eastern River	59.896 tdw
Zannis Michalos	60.164 tdw
Evelyn	60.503 tdw
Peace Venture	60.506 tdw
Pacific Wasa	68.820 tdw



Pacific Wasa

Handy size bulkfartyg

Denna grupp är den största inom Salén Dry Cargo och omfattar för närvarande 17 fartyg. Storleken är till största delen 25/30.000 ton men tendensen är att gå upp i storlek till 30/37.000 ton.

British Wasa	19.207 tdw
Capulet	25.500 tdw
Annalock	26.500 tdw
Swedish Wasa	26.500 tdw
Seatransport	26.633 tdw
Finnish Wasa	26.562 tdw
Rimba Ramin	26.977 tdw
Irish Wasa	27.300 tdw
Antaios	28.852 tdw
Dimitris LF	29.955 tdw
Ewo Venture	30.217 tdw
Kingdom Venture	30.217 tdw
Atlantic Wasa	30.470 tdw
Agia Erini II	31.904 tdw
Yugoh Maru	32.410 tdw
Rimba Merbau	36.395 tdw
Molat	37.240 tdw



Irish Wasa

Tonnaget sysselsättes med transport av spannmål, malm, kol, fosfat, cement etc. över hela världen. Det är för närvarande mest trampfart men även en del kontraktstfart såsom cement England/USA och fosfat USA/Sverige. Målsättningen är att öka andelen kontraktstfart.

Några av fartygen är utrustade med gripskopor.

Panmax bulk carriers

From the beginning of next year, SDC expects to have eight Panmax bulk carriers in traffic, seven of which will be of approximately 60,000 dwt and one, Pacific Wasa of about 68,000 dwt.

The ships are especially attractive because of their advantageous draft. SDC intends to increase the number of ships of this size in its fleet.

The company recently signed a contract with Swedish Steel covering the transport of coal from the U.S. to Sweden in Panmax bulk carriers, combined with shipments of ore from Sweden.

Handy-size bulk carriers

This group is the largest in the SDC's fleet and comprises 17 vessels. The size of most of these ships is between 25,000 and 30,000 dwt, with the largest within the range of 30,000 to 37,000 dwt.

The ships are used to transport grain, ore, coal, phosphate, cement, etc to all parts of the world. Most of the present traffic is accounted for by tramp trade, but the company has also some contract trade, such as shipments of cement from England to the U.S. and phosphate from the U.S. to Sweden. One of the primary objectives is to increase the amount of contract trade.

Some of these vessels are equipped with grabs.

Ice-strengthened bulk carriers

SDC has built five sister ships of this type in Wismar, approximately 23,000 dwt, with outstanding arctic traffic qualities, twin hatches and for 25-ton cranes with grabs.

The other ships in the series are used e.g. for contract shipments of coal from Poland to Finland. The ships' own loading equipment is used in these loading operations.

Another interesting commodity is zink concentrate, which is transported from Strathcona, on the northern coast of Baffin Island in the Arctic, to the Continent. Salén was pioneer in this traffic route which, due to ice conditions, is limited to the months of July through September.

Open type

Each of these 7 ships is equipped with twin hatches, box-shaped cargo space and smoothly operating loading machinery, which makes the tonnage especially well-suited for so-called "project" cargoes. These include combination shipments of steel, forest products, bagged rice and sundry cargo from the U.S. East and West Coasts as well as from the Mexican Gulf to the Arabian Gulf and the Red Sea. SDC forecasts one or two sailings a month for each vessel. The potential development for this type of traffic is considered promising.

...flexibel flotta

Isförstärkta bulkfartyg

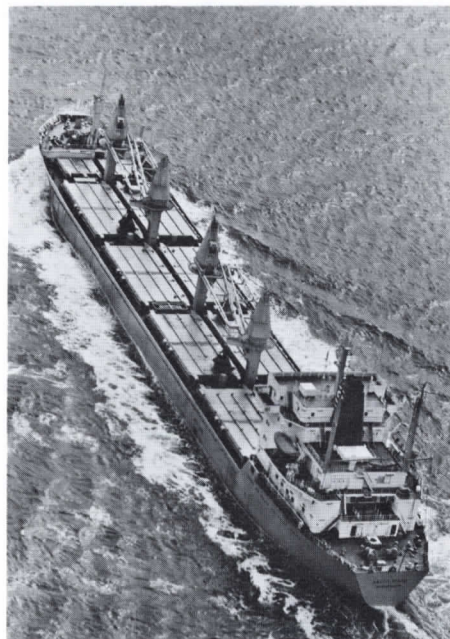
SDC har byggt fem systerfartyg av denna typ i Wismar — ca 23.000 tdw — med högsta isklass, twin hatches och fyra 25-tons kranar med skopor.

Arctic Wasa	22.855 tdw
Delphic Wasa	22.785 tdw
Gothic Wasa	22.785 tdw
Galapagos	22.785 tdw
Orkney	22.785 tdw

Det första fartyget i serien, Arctic Wasa, fraktades på 10 års timecharter till Boliden.

De övriga fartygen har bl a sysselsatts i kontraktsfart med kol från Polen till Finland, varvid fartygens egen utrustning använts för lossningen.

En annan intressant trafik är zinkkoncentrat från Strathcona på nordkusten av Baffin Island i Arktis till Kontinenten. I denna trafik, som på grund av isförhållandena är begränsad till tiden juli/september, är Saléns pionjärer.



Arctic Wasa

Wood chip carrier

I juli 1976 tecknade Salén ett sexårigt kontrakt med Domänverket för transport av träflis från Lake Charles till Sverige. För detta kontrakt beställdes i Japan ett specialfartyg, Forest Wasa, som förutom speciell lossningsutrustning även är isförstärkt för att kunna trafikera norrlandshamnar under vintersäsongen.



Forest Wasa 41.398 tdw

Open type

Spero	22.224 tdw
Pennsylvania Rainbow	24.918 tdw
Georgia Rainbow	24.918 tdw
Irish Larch	25.709 tdw
Magnificence Venture	26.082 tdw
Eastern Maid	26.100 tdw
Amax Mariner	35.500 tdw

Utmärkande för dessa sju fartyg är stor lastluckor (twin hatches), "box shaped" (dvs rätvinkliga) lastrum och effektiv lossningsutrustning, vilket gör tonnaget speciellt lämpligt för sk projektlast. Därmed avses kombinationslast av stål, skogsprodukter, säckat ris, styckegods etc från USA:s ost-

och västkust samt Mexikanska Gulfen till Arabiska Gulfen och Röda Havet. SDC räknar med en till två seglingar per månad och utvecklingen av denna trafik är för närvarande lovande.



Spero

Wood chip carrier

Salén has a multi-year contract with the Swedish Forest Industry for the transport of wood chips from Lake Charles, in the U.S., to Sweden. To handle this traffic, a special ship, Forest Wasa, was built in Japan. The vessel is equipped with special loading and unloading equipment and is ice-strengthened to allow transports to northern Swedish ports even during the winter months.

Tween decker

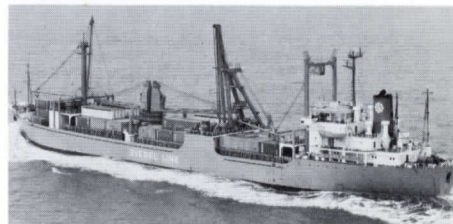
Working in cooperation with Delmas-Vieljeux, of the Svedel Line, Paris, SDC operates regular traffic between the Continent and the Red Sea/East Africa. The Aloha, 15,950 dwt, is used by SDC for this route.

Ore carriers

SDC has two ore carriers in traffic. They are used primarily in the Company's traditional ore shipment traffic routes from Norway, northern Sweden and Murmansk in the Soviet Union to Finland and England.

Tween decker

SDC samarbetar med Delmas-Vieljeux i Svedel Line, Paris, som driver linjetrafik mellan kontinenten och Röda Havet/Ostafrika. I denna trafik har SDC satt in Aloha på 15.950 tdw.



Aloha

Ore carriers

SDC har för närvarande två ore carriers i trafik, som huvudsakligen sysselsättes i rederiets traditionella malmtrafik från Norge, Luleå och Murmansk till Finland och England.

Svanö	18.650 tdw
Jeannie	15.912 tdw



Jeannie

Forest Wasa fyller högt ställda krav

Drygt 1,5 år har nu förflutit sedan Forest Wasa levererades från nybyggnadsvarvet i Hiroshima varför det kan vara dags att göra en sammanfattning av de gjorda erfarenheterna.

Avsikten med byggandet av detta specialfartyg var att få ett rationellt och effektivt instrument att användas vid utförande av transportåtagandet för Domänverket.

De krav som ställdes var bland andra:

- rationell lasthantering, hög produktivitet
- goda fart/bunkerförhållanden
- flexibelt fartyg i avseende på sekundära lastslag
- stort lastintag under givna yttre fysiska begränsningar (hamnar etc)
- navigation i isbelagda farvatten.

En analys av de ca 60 existerande woodchipcarriers i världen visade att inget av dessa fartyg på ett tillfredsställande sätt skulle kunna klara dessa krav. Den bästa lösningen på problemet var en nykonstruktion, vilken under samarbete mellan Salén Dry Cargo, Saltech och Mitsubishi Heavy Industries ledde fram till byggandet av Forest Wasa.

Sedan leveransen i november 1977 har fartyget i huvudsak transporterat träflis från Lake Charles, Louisiana, till Piteå, Söderhamn, Kotka samt Bordeaux.

Vid sidan av dessa resor har vissa mellanresor med annan last även gjorts bland annat med spannmål, pipes och kol.

Lasthantering

Vilka erfarenheter kan man då dra av den gångna perioden?

Fartyget är mycket rationellt. De manuella arbetsinsatserna vid lossningen har kunnat reduceras avsevärt i jämförelse med övriga woodchipcarriers. Resorna har även givit rederiet förbättrad kunskap om hur denna sektor ytterligare skall kunna rationaliseras.

Vid kontraktsförhandlingarna med varvet sattes lossningskapaciteten ganska högt (ca 1.000 ton/tim). Kapaciteten, även om vi ännu inte nått de uppställda målen, överstiger vida vad nu existerande mottagningsterminaler kan klara av.

Fart/bunkerförbrukning

I jämförelse med andra woodchipcarriers i samma storleksklass är farten



Alf Eriksson, ansvarig för teknisk utveckling inom SDC, har skrivit sammanfattningen om Forest Wasa på denna sida.

ca 1,5-2,0 knop högre vid samma bunkerförbrukning. Orsaken här till är bland annat ändrad form på för- och akterskeppens undervattensskropp. Liksom sina systerfartyg är Forest Wasa dock känslig för hård motvind — fribrodet på full flislast är ju så stort som ca 11,5 m.

Flexibilitet

Erfarenheterna från "mellanresorna"/returresorna visar att fartyget tekniskt väl klarar laster av typ pipes, kol och spannmål. Nackdelarna i denna typ av trafik är dock bland annat fartygets stora netto/brutto; allt lastutrymme kan inte användas vid transport av t ex kol och spannmål då fartyget har extremt stor lastrumskubik i förhållande till dödvikt samt fartygets stora djup/fribord.

Navigation i isbelagda vatten

Lossningar i Piteå respektive Kotka i januari samt Söderhamn i mars månad har visat att fartyget, även om det långt ifrån är någon isbrytare, väl klarar uppsatta krav vad avser issjöfart.

Premiärlossningen i Piteå i 25-30 graders kyla visar även att fartyget fått en för sitt ändamål lämplig konstruktion på lossningsutrustningen.

Sammanfattningsvis har fartyget således kunnat uppfylla ställda krav på ett rationellt och mycket konkurrenskraftigt transportmedel.

Baserat på de erfarenheter som vunnits under den tid som Forest Wasa varit i trafik finns nu underlag för projektering av nästa generation woodchipcarriers.

Det bör även nämnas, att bakom fartygets hittillsvarande goda resultat ligger en mycket duktig besättning, uppskattad i alla de hamnar där flis hanteras.

Forest Wasa meets high performance standards

The Forest Wasa has now been in operation for more than one and a half years since its delivery from a Hiroshima shipyard. A summary of the experience gained from using this carrier is presented below.

The ship was built in order to have an efficient and effective instrument for carrying out the transport agreement made with the Swedish forest industry.

The following requirements had to be met:

- efficient load handling, high productivity
- good relationship, speed/fuel consumption
- flexibility in terms of secondary cargo type
- large cargo intake under given exterior physical limitations (harbors etc.)
- navigation in icy waters

Salén Dry Cargo, Saltech and Mitsubishi Heavy Industries cooperated on the design of the Forest Wasa.

Since its delivery in 1977, the carrier has mainly transported wood chips from Lake Charles, Louisiana to Sweden, Finland and France. During intermediate trips, however, the ship has also transported grain, pipes and coal.

Cargo handling

The ship is very efficient. The amount of manual work required during discharging has been considerably reduced in comparison with other wood chip carriers.

The ship's unloading capacity exceeds by far capacities that existing receiving terminals can handle. Experience has shown that the carrier is technically capable of managing cargo such as pipes, coal and grain.

Speed/Fuel consumption

When compared with other wood chip carriers in the same class, the Forest Wasa's speed is approximately 1.5 to 2.0 knots faster. This is due primarily to a change in the shape of the fore and aft sections of the hull.

Navigation in icy waters

While discharging in Sweden and Finland during January-March, the carrier, although far from being an icebreaker, clearly met the requirements for navigation in ice-covered waters.

The design of the unloading equipment proved to be well suited for the ship's requirements when the carrier was unloaded for the first time in Piteå, Sweden in temperatures ranging from -25 to -30 C.

In summary, the carrier has met the requirements for an efficient and highly competitive means of transportation.

The experience gained during the period the Forest Wasa has been in traffic has provided a basis for planning the next generation of wood ship carriers.

Tuff trafik på Nanisivik

I och med Gothic Wasas avgång från Leghorn till Strathcona Sound i Kanadensiska Arktis i början av augusti började den tredje skeppningssäsongen i detta arktiska äventyr.

Under de två första åren skeppades med Saléntonnare (Gothic Wasa 3 resor, Baltic Wasa 3 resor samt Celtic Wasa 2 resor) sammanlagt ca 177.000 ton bly- och zinkslig, vilket produceras i denna världens nordligaste gruva/anriktningsanläggning.

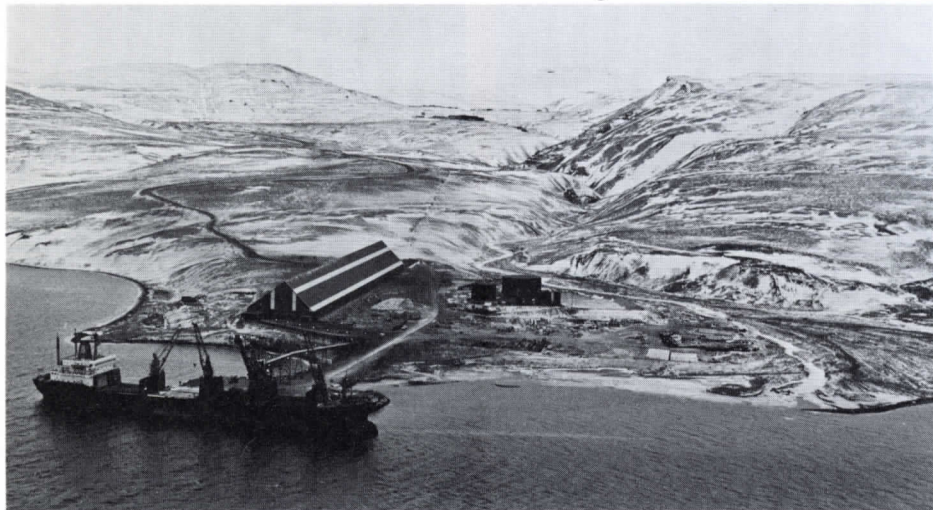
Erfarenheterna från torrlastrederiets två första arktiska seglationssäsonger har visat att denna trafik är så tuff och krävande som befarats. Is och inte minst dimma har, tillsammans med avsaknad av "normala" navigationshjälpmedel, ställt stora krav på respektive fartygs besättning. Krav som klarats galant. Trots de svåra yttre betingelserna har trafiken uppehållits utan större problem eller haverier för fartygen. Endast ett mindre skrovhaveri har inträffat i isen då Gothic Wasa fick smärre bordläggningsskador.

Gruvan i Strathcona (Multi Million Dollar Mountain) planerades för 10-12 års drift. Nya malmfyndigheter gjordes 1978 varför man nu räknar med minst 20 års driftstid.

Inte långt från Strathcona finns dessutom en mycket stor och rik järnmalmsfyndighet. Kostnaderna för malmbrytning samt transporter är dock i dessa trakter så höga att järnmalmen ej kan produceras till konkurrenskraftiga världsmarknadspriser.



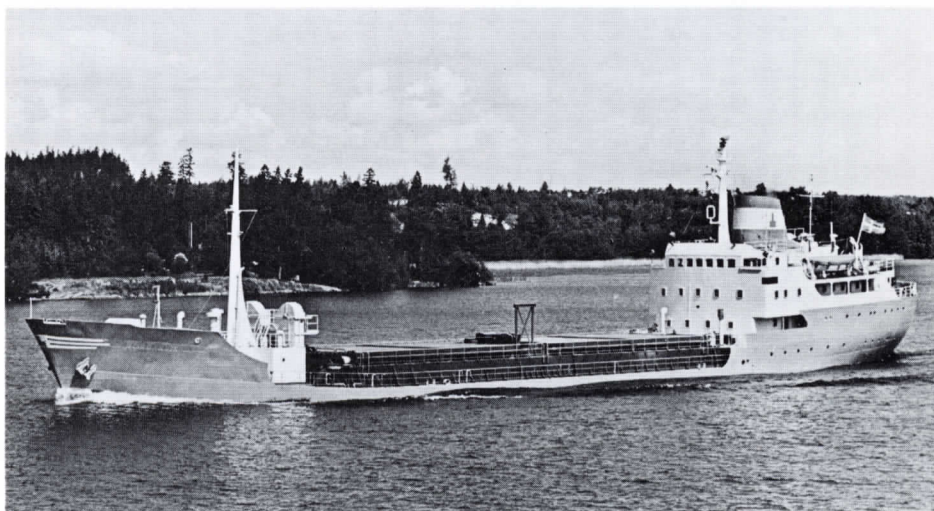
I Arktis navigerar ofta fartygen i områden med isberg



Lastning av malm i Nanisivik

Minst och störst

Av Saléns många fartyg är m/s Nordanvik det allra minsta. Hon har en dödvikt av 3.270 ton, vilket innebär att exempelvis tankfartyget Sea Saint med sina 355.000 ton dödvikt är 110 gånger större. Nordanvik byggdes 1960 vid Ekensbergs varv och ägs till 50 % av vardera Saléns och Cementa. Hon har en avancerad självlossningsanordning, sköts helt och hållet av Cementa och sysselsätts i deras trafik med kalksten från Gotland till hamnar i Mälaren. Besättningen uppgår till 15 personer, varav 8 på däck, 5 i maskin samt 2 i ekonomiavdelningen.



Traffic tough in Canadian Arctic

The departure of the Gothic Wasa in the beginning of August from Leghorn for Strathcona Sound in the Canadian Arctic marked the start of the third shipping season in this area.

During the first two seasons, a total of 177,000 tons of lead and zinc ore concentrate were shipped with Salén tonnage from the world's northernmost mine.

The experience that the dry cargo fleet has gained from its first two Arctic sailing seasons has proved, as was expected, that Arctic traffic is tough and demanding. Ice, fog and the lack of "normal" navigational aids demanded a maximum effort from respective ship crews, who managed splendidly despite the tough going.

The mine in Strathcona (Multimillion Dollar Mountain) had originally been planned for 10 to 12 years of operation, but with the discovery of new ore deposits in 1978, it is now estimated that it can be used for at least 20 years. An extremely large and rich iron ore deposit has also been found close to Strathcona.

The smallest and the largest

M/S Nordanvik is the smallest of all Salén ships. The Sea Saint of 355,000 dwt is 110 times the size of the Nordanvik, built in 1960 and owned jointly by Salén and Cementa. The Nordanvik is equipped with a very technically advanced self-loading mechanism and is used to transport limestone from the island of Gotland to various ports in Lake Mälaren on the Swedish mainland.

Svedel — Salén-ben inom EG

Svedel Line bedriver linjeverksamhet mellan norra Europa och Röda Havet/Ostafrika. Svedel Line bildades mot slutet av 60-talet som ett joint venture mellan Svenska Ostafrika Linjen och den välkända franska rederikoncernen Delmas-Vieljeux. Namnet Svedel är en sammanställning av de tre första bokstäverna i Svenska Ostafrika Linjen och Delmas. Sedan 1972 är Svedels verksamhet förlagd till Paris. Härigenom kan linjen tillgodogöra sig de fördelar det innebär att operera inom EG-området.

Svedel gör två seglingar per månad till Röda Havet och en per månad till Ostafrika. Lastning sker på Kontinenten huvudsakligen i Hamburg, Bremen, Antwerpen och Rotterdam för lossning i Röda Havshamnarna Akaba, Yanbo, Jeddah, Port Sudan, Hoddeidhah, Djibouti, Mokha, Aden och Mukalla. För närvarande anlöpes inte de etiopiska hamnarna Assab och Massawa. I Ostafrika lossar Svedel i Mombasa, Tanga och Dar-Es-Salaam men inte i Zanzibar och Mogadiscio.

Bilar på syd — kaffe på nord

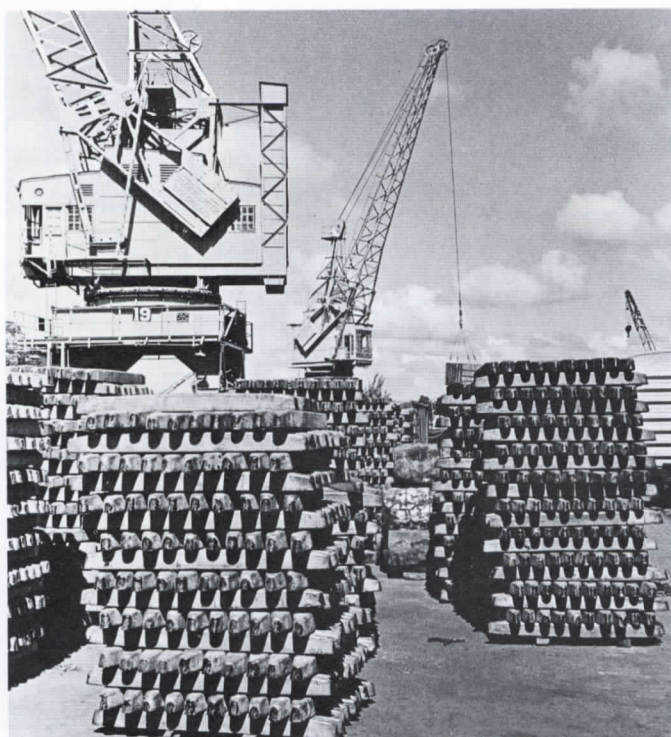
Svedels tonnage utgörs av multipurpose-fartyg med containerkapacitet om ca 200-300 TEU (20 fots containere). Två av fartygen är konstant sysselsatta, ett från Saléns och ett från Delmas. Det övriga tonnagebehovet tillgodoses genom inbefraktningar på spotmarknaden, mestadels enbart för sydgående resor. I genomsnitt har

Svedel 5-7 fartyg i trafik. Den sydgående trafiken är den mest omfattande. På nordgående sker lastning huvudsakligen i de ostafrikanska hamnarna. Lastvolymen är mindre än på sydgående resor. Lastsammansättningen är mycket varierande. På sydgående fraktas ofta exempelvis bilar, TV-apparater, kylskåp, cement i säckar, gödningsmedel, spannmål, stålprodukter och kemikalier, medan lasterna på nordgående till största delen utgörs av kaffe, koppar och konserverad frukt. Kvantiteten i båda riktningarna kan variera från några hundra kilo till tusentals ton.

Vid Svedels kontor i Paris, ett stenkast från Champs-Élysées, arbetar 16 personer. Salén Dry Cargo representeras av Mats Gullström. I övrigt är samtliga medarbetare fransmän.



Mats Gullström är ende svensk på Svedels kontor i Paris.



På nordgående består lasten ofta av koppartackor

Svedel — a Salén leg within EEC

Svedel Line operates route traffic between northern Europe and the Red Sea/East Africa. Svedel Line was formed in the late sixties as a joint venture between Svenska Ostafrika Linjen (The Swedish East African Line) and the well-known French shipping group, Delmas-Vieljeux. The name "Svedel" was formed from the first three letters of the names of both companies. Svedel's operations have been centered in Paris since 1972, thus, the line can benefit from the advantages provided by operating within the EEC.

Svedel makes two sailings per month to the Red Sea and one to East Africa. Cargoes are loaded on the Continent, mainly in Hamburg, Bremen, Antwerp and Rotterdam, and are unloaded in the Red Sea ports of Akaba, Yanbo, Jeddah, Port Sudan, Hoddeidhah, Djibouti, Al-Mukha, Aden and Al-Mukalla. Currently calls are not made to the Ethiopian ports of Aseb and Mesewa. Svedel's East African cargoes are unloaded at Mombasa, Tanga and Dar-es-Salaam, but for the time being, not to the ports of Zanzibar and Mogadiscio.

Cars to the south — coffee to the north

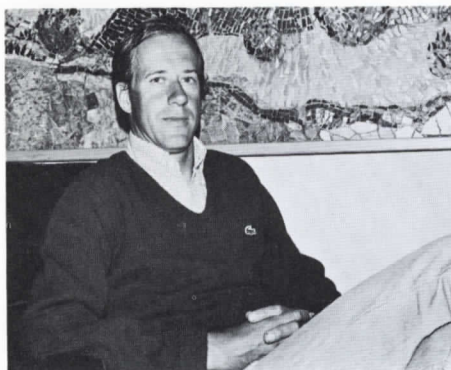
Svedel's tonnage is comprised of multi-purpose vessels with container capacities of about 200 to 300 TEU (20 foot containers). Two ships are continually employed, one from Salén and one from Delmas. The remaining tonnage requirements are met through freight chartering on the spot market, mostly one the southern route. On average Svedel has 5 to 7 ships in traffic. The southbound traffic is the most comprehensive. Loading for the northern trip is mostly done in East African ports and the volume is lower than the cargoes on the southern trip. The type of cargoes carried on both routes varies considerably. On the southern trip the ships carry cars, TVs, refrigerators, sacked cement, fertilizer, grain, steel products and chemicals, for example. The loads bound for the north consist mainly of coffee, copper and canned fruit. The quantities of the shipments in both directions can vary from a few hundred kilos to thousands of tonnes.

Sixteen people are employed at Svedel's office in Paris, a stones throw from the Champs-Élysées. Salén Dry Cargo is represented by Mats Gullström. The remainder of the staff are all Frenchmen.

USA — väsentlig marknad för SDC

Salén Dry Cargo AB har sedan ett par år tillbaka ett nära samarbete med det amerikanska mäklarbolaget International Cargo & Ship Chartering Consultants Inc., (ICSCC) i New York, som ingår i The International Group, ett företag som förutom det ovannämnda mäklariet bedriver ship management och agenturverksamhet.

Med anledning av Salén Dry Cargo's ökade aktiviteter och utvecklingsmöjligheter i USA har det bedömts väsentligt att ha en egen representant där. Från och med hösten 1978 arbetar därför Gösta Norén som Saléns representant tillsammans med ICSCC i New York. Samarbetet sker med bl a Per Barre, tidigare torrlastbefraktare på Saléns, Nic. Mascitelli med mångårig erfarenhet inom spannmålsbefraktning (f d befraktningschef på ett av de större amerikanska spannmålshusen), Francesco Castelletti och Christopher Grinnell.



Gösta Norén

Från våren 1979 arbetar på New York-kontoret även Ann-Katrin Nilsson från Saléns huvudkontor.



Salén Dry Cargo's avslut i USA är huvudsakligen befraktningsaffärer på spotmarknaden och tenderaffärer (=anbudsförfarande) bestående av spannmål under USA:s hjälpprogram till utvecklingsländer. Som exempel på den sistnämnda typen av affärer kan nämnas att Salén Dry Cargo genom ICSCC under 1978 fraktade ca 150.000 ton spannmål till Egypten och ca 100.000 ton vete från USA-hamnar till Bangladesh.

Projektlaster

Förutom de ovannämnda aktiviteterna arbetar Salén Dry Cargo genom ICSCC som huvudagent med projektlaster från US Gulf/ostkusten och nordamerikanska västkusten till hamnar i Mellersta Östern, framför allt i Röda Havet och Arabiska Viken.

Projektlasterna består av säckat ris, stål eller liknande som baslast (lasten fungerar då också som ersättning för mellandäck) som ovanpå kompletteras med s k projektlaster typ pipes, konstruktionsmaterial, maskiner, "mobile homes", trävirke etc. Dessa laster kan ofta också transporteras på väderdäck, varvid i några fall väderdäckslasten uppgått till 30 % av hela lastintaget.



Stålrör på väderdäck

Det tonnage som använts i projektverksamheten är i huvudsak fyra av de bulkfartyg med stora luckor och 15/25 tons kranar som Salén Dry Cargo har på långtidscharter. Ett av dessa fartyg är Pennsylvania Rainbow. I ett par fall har dessutom ytterligare tonnage inbefraktats för enkelresor.

Projektlasterna bokas via ICSCC i samarbete med huvudkontoret i Stockholm och med hjälp av ICSCC:s filialkontor i Houston och Vancouver.

Under 1978 genomförde Salén Dry Cargo sju seglingar, varav två från US Gulf/ostkusten och fem från västkusten till Mellersta Östern. Under 1979 har hittills sex resor gjorts och för resten av året planeras ytterligare sex seglingar.

De produkter som skeppas är bl a avsedda för utvecklingsprojekt i Mellersta Östern.

På det hela taget kan sägas att USA blivit intressant när det gäller export till Mellersta Östern framför allt genom sitt kunnande inom oljeindustrin och byggnadsindustrin men även genom en idag förmånlig valutakurs för importländerna.

U.S. important market for Salén Dry Cargo

Increased activities and possibilities for expansion in the U.S. made it necessary for Salén Dry Cargo to station its own representative in New York last year. Gösta Norén was appointed to the position to work together with the American trading company, International Cargo & Ship Chartering Consultants Inc. (ICSCC), New York, in promoting Salén Dry Cargo's U.S. operations. The bulk cargo company has had a close business relationship with the ICSCC during the past two years.

The new appointee will collaborate with Per Barre, a former Salén dry cargo chartering agent; N. Mascitelli, former chartering manager for one of the larger American grain companies; Francisco Castelletti and Christopher Grinnell.

The ICSCC is a member of The International Group. In addition to trading, it also runs ship management and commission agency operations.

In the U.S., Salén Dry Cargo specializes in charter transactions on the spot market and bids for shipments of grain, provided under U.S. aid programs, to developing countries. Acting through the ICSCC, Salén Dry Cargo transported approximately 150,000 tons of grain to Egypt and 100,000 tons of flour to Bangladesh from U.S. ports last year.

Project loads — important complement

Since the beginning of 1978 Salén Dry Cargo has been active in the trade between North America and the Red Sea/Arabian Gulf where the loads are mostly combinations of bulk/bale loads and cargoes of type mobile homes, construction material, pipes etc.

SDC has so far been using four bulk carriers with large hatches and 15/25 tons cranes on a long term charter. One of them is Pennsylvania Rainbow.

During 1978 seven project loads were made, five of which from the US westcoast and two from the US Gulf. In 1979 six trips have been made and a further six are planned.

Australien — intressant för SDC

Salén Dry Cargo's engagemang i s k Panmaxfartyg innebär att nya marknader måste undersökas och självfallet är då Australien intressant med sina enorma tillgångar av råvaror. Under 1978 exporterades från Australien exempelvis 85 m ton malm, 37 m ton kol och 12 m ton bauxit. Dessutom exporterades ca 11 m ton spannmål. Som en jämförelse kan nämnas att Sveriges export av malm under de senaste åren uppgått till mellan 25 och 30 m ton/år.

För att få bättre kunskap om denna marknad kommer Mr. Mike Corry, chef för Transal i Sydney, som ägs gemensamt med Transatlantic, att för en tid huvudsakligen ägna sig åt torrlastmarknaden. Fr o m månadsskiftet september/oktober kommer även Mats Jansson, hittills verksam vid Saléns huvudkontor, att under en kortare period arbeta i Sydney.

Efter denna tid räknar Salén Dry Cargo med att kunna skaffa sig tillräckliga erfarenheter och kunskaper för att besluta hur rederiet i fortsättningen skall arbeta på den australiska marknaden.



Mats Jansson

Salén Japan expanderar

Japan har mycket stor betydelse för världens torrlastfart och svarar för över 1/3 av bulktransporterna. Om man ser till antalet tonmil blir siffran faktiskt ännu högre — hela 45%. Mot den bakgrunden har det bedömts viktigt att Salén Dry Cargo har nära kontakt med och egen representation på den japanska marknaden. Ansvarig för Saléns tokyokontor är sedan förra hösten Jerker Nilsson, tidigare verksam på Salén Dry Cargo i Stockholm.

Framför allt med tanke på Saléns Hitachi-satsning kan sägas att Salén Dry Cargo's verksamhet varit en ganska uppmärksammande händelse i den japanska befraktningsvärlden. Tidigare var det snarast ett undantag att Saléns sände ett bulkfartyg till Fjärran Östern. Hittills i år har tokyokontoret klarerat 20 torrlastfartyg i japanska hamnar — förra året var det två ...

Japan har under lång tid utgjort en av hörnstenarna i Salén Reefer Services (SRS) verksamhet. Stora kontrakt med citrusfrukt, fisk, bananer och bilar medför att SRS anlöper japanska hamnar ca 185 gånger om året.

Saléns tokyokontor, där nu även Salén Dry Cargo återfinns, har under lång tid varit en allmän förbindelselänk för SRS i Japan. Speciellt övervakar man lasthanteringen. Man bevakar konjunkturutvecklingen, följer marknaderna i Fjärran Östern och förhandlar med rederier, handelshus, mäklare, befraktare, varv m m. Dessutom agerar man som hamnagent för de torrlastfartyg som anlöper Japan.

I Saléns lokaler återfinns också de japanska representanterna för Salén & Wicander, Svenska Varv och Cargolux.



Saléns kontor i Tokyo:
fr v Jerker Nilsson, Kazuhiko
Washio och Misako Abe.

Australia interesting for Salén Dry Cargo

Salén Dry Cargo's investments in Panmax ships mean that the company must scrutinize new markets. Australia, with its enormous resources of raw materials, is obviously of great interest. During 1978, Australia exported 85 million tonnes of ore, 37 m. tonnes of coal and 12 m. tonnes of bauxite. Its grain shipments totaled 11 m. tonnes. By comparison, Sweden's ore exports during recent years have amounted to between 25 million and 30 million tonnes.

In order to become more familiar with the Australian market, Mike Corry, Transal's manager in Sydney, will temporarily devote most of his time to the dry cargo transport business. (Transal is a joint venture between Salén and Transatlantic.) Mats Jansson, from Salén's head office in Sweden, will also begin a brief assignment in Sydney at the end of September. Salén hopes thereby to acquire sufficient know-how to enable it to decide how to work in the Australian market in the future.

Salén Dry Cargo in Japan

The arrival of a new tenant at Salén's branch office in Tokyo created a stir in the chartering business in Japan. The newcomer, Salén Dry Cargo AB, had come to establish closer contacts with and have its own representation on the dry cargo market. This, coupled with Salén's Hitachi venture, indicated to all the company's increasing interest in broadening its Far Eastern operations.

Japan is an extremely vital center for dry cargo operations, accounting for more than one third of the world's bulk shipments. If measured in tons per sea mile, the Japanese share appears even greater — 45 percent. And where it used to be extraordinary for Salén to send a single dry cargo ship to the Far East, this year its Tokyo office has cleared 20 such vessels in Japanese ports, as against two in 1978.

Obviously, such a vital market deserves specialized service. Providing it is the responsibility of Jerker Nilsson, formerly active at Salén Dry Cargo in Stockholm, who was sent to head the Tokyo office at last fall.

Japan has long been one of the cornerstones of Salén Reefer Services' (SRS's) operations, which have been handled through Salén's Tokyo office for many years. Major contracts for transport of citrus fruit, fish, bananas and automobiles bring SRS ships to Japanese ports about 185 times a year. The Tokyo office's primary responsibility is to supervise cargo handling. In addition, it keeps tabs on economic trends, monitors the Far Eastern markets, negotiates with shipping companies, trading houses and traders, charterers, shipyards and others. It also acts as a port agent for dry cargo vessels calling on Japan.

The Tokyo office also houses the Japanese representatives of Salén & Wicander, Svenska Varv and Cargolux.

SDC — ett väl sammansvetsat team

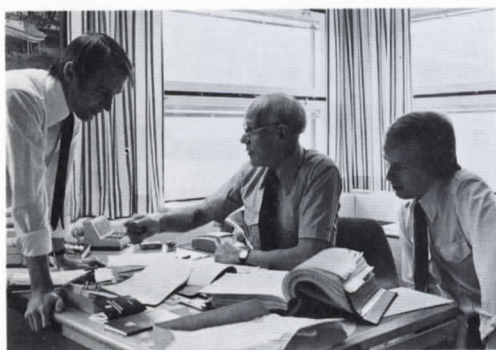
Salén Dry Cargo har huvuddelen av sin landbaserade verksamhet förlagd till 6:e våningen i Salénhuset på Norrlandsgatan. Chef för SDC är sedan ett par år tillbaka Gunnar Rosengren, som tillsammans med ett 40-tal medarbetare sköter den stora och expanderande torrlastflottan — i början av augusti opererades 42 fartyg. Kompetens, kunnande och en hög arbetsinsats från medarbetarnas sida samt en föredömlig sam-

manhållning har format SDC till ett väl sammansvetsat team.

Vi visar här några bilder från Salén Dry Cargo — tyvärr medger inte utrymmet att alla medarbetare på alla avdelningar får plats.

SDC — a closely united team

Most of Salén Dry Cargo's landbased activities are run from the 6th floor of the Salén office building at Norrlandsgatan in Stockholm. Gunnar Rosengren, managing director since two years, and his staff of 40 manage the large and expanding dry cargo fleet — at the beginning of August 42 ships were operated from here. Competence, skill and hard work together with good spirit has formed SDC into a closely united team.



Befraktare i arbete — fr v Elis Eklund, John Wennmalm, Hans-Christian Börresen...



Chef för SDC är Gunnar Rosengren



Peter Lyth, befraktare



Ebba Lindén är tillsammans med Anders Johansson ansvarig för spannmålsbefraktning.

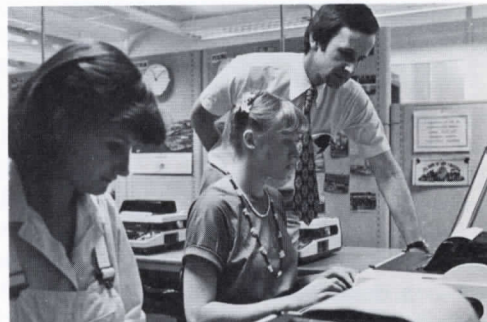


På ekonomiavdelningen finns bl a Holger Bjarnehaug och Siv Berglund.

...Anders Johansson och Bo Hausman.



Bo Pernemar, befraktningsschef spot



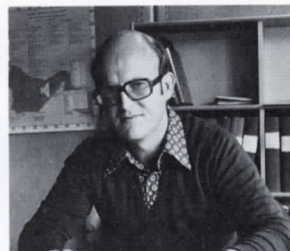
Ekonomichefen Rune Storåkers här tillsammans med Agneta Uhlén och Ann-Sofie Forss vid telexapparaterna.



Ansvarig för operation är Sigfrid Larsson och Hans Eriksén. Ulla Larsson är sekreterare.



Ingvar Fristam och Benny Fahlstadius ansvarar för projektlaster. Solveig Swensson arbetar på ekonomiavdelningen.



Allan Dahlberg, ställföreträdande rederichef



SDC:s jurist heter Jacob Gustavsson.

Björn Byrfors, befraktningsschef kontrakt



Arctic Wasa — en slitvarg

Arctic Wasa är ett robust, slitstarkt fartyg som byggts för att gå året runt i ur och skur, i storm, snö och is. Och det har hon gjort också, säger fartygets nuvarande befälhavare, Klas Andersson.

Få fartyg har fått tåla som mycket stryk vintertid som Arctic Wasa och klarat sig så bra. Inget haveri, inga nämnvärda skador inträffade under de fem första åren i drift, vare sig i maskin eller annorstädes. Allt gick som ett urverk.

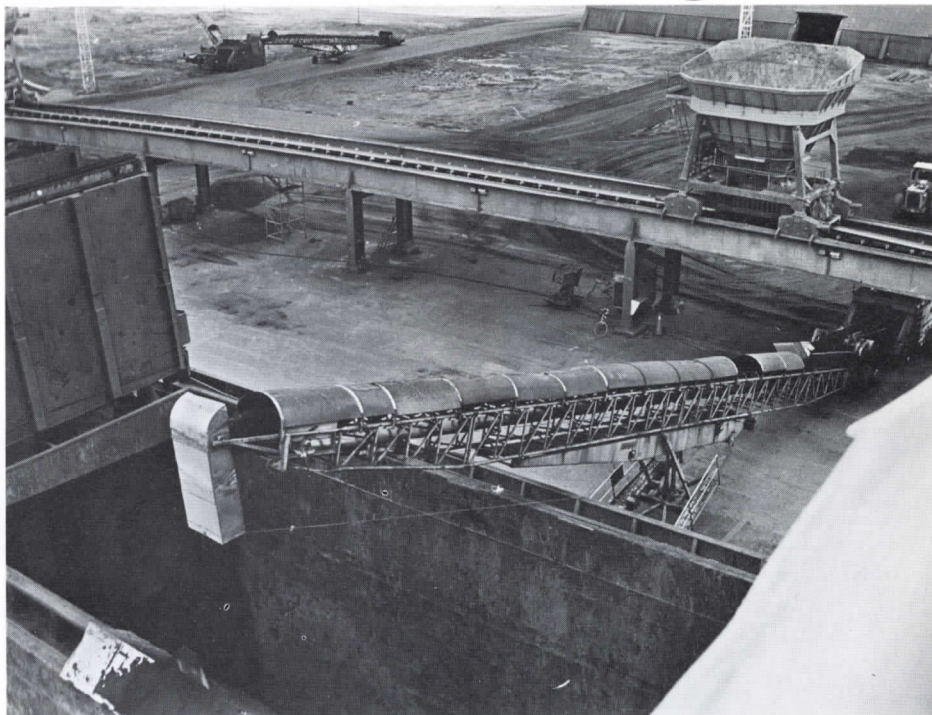
Klas Andersson, trotjänare inom Saléns, vet vad han talar om för han har varit med Arctic Wasa i stort sett hela tiden från leveransen från Wismar 1973. Fartyget var egentligen beställt av en norsk redare, som överlät kontraktet till Saléns. Leveransen ägde rum ungefär samtidigt som ett certeparti på tio år hade tecknats med Boliden om transporter av deras produkter mellan Rönnskär och Helsingborg. Det kontraktet var egentligen en förlängning av ett tidigare kontrakt av samma slag med Biskopsö, som Saléns sålde mot slutet av 1973.

Svavelkis och järnmalm

Boliden har således chartrat Arctic Wasa till 1983, vilket innebär att det fram tills dess är Boliden som bestämmer vilka resor fartyget skall göra. Saléns svarar för underhåll, bemanning inkl. besättningens löner, Boliden för operation och drivmedel, hamnkostnader m m. I huvudsak sysselsätts fartyget med transporter av svavelkis-slig mellan Bolidens anläggningar i Rönnskär och deras fabrik vid Helsingborg samt järnoxid^{x)} från Helsingborg till



Befälhavare Klas Andersson på bryggan vid fartygets ankomst till Immingham



Lastning av järnoxid från Bolidens anläggningar utanför Helsingborg

Immingham, Nordenham och Brake samt Kirkenes i Nordnorge. Från Kirkenes går Arctic Wasa ibland till Murmansk i norra Sovjet för lastning av apatit till Helsingborg.

Det har även inträffat att Arctic Wasa lastat råfosfat i Casablanca till Helsingborg, kol från Polen till Rönnskär och koks från Västtyskland till Brahestad i Finland. Boliden hyr även ut henne för en och annan resa för andra lastägare, exempelvis järnmalm från Murmansk till Brahestad. - När vi gjorde en sådan resa visade det sig att djupgåendet var för stort för Brahestad och vi fick därför hålla upp i lä utanför Gotland medan vi läktrade över 7.000 ton till ett annat fartyg, berättar Klas Andersson.

Totalt lastar Arctic Wasa ca 23.000 ton och ligger då på ett djupgående av 34 fot. Det innebär att hon inte kan passera Flintrännan på resa från Rönnskär till Helsingborg utan måste gå genom Stora Bält. Därför tar en sådan resa med 15 knops genomsnittsfart närmare tre dygn. Lastningen i Rönnskär tar knappt ett dygn och lossningen i Helsingborg ca två dygn, varför en sådan enkelresa i stort sett tar en vecka i anspråk. Till detta skall läggas, att samtidigt som lossningen äger rum vid Bolidens egen kaj i Helsingborg det även sker lastning till lediga lastrum.

Ett ovanligt fartyg

Arctic Wasa kan knappast sägas vara en typisk exponent för Salén Dry Cargo's verksamhet: dels är hon det enda bulkfartyget sysselsatt under långtidscerteparti och dels går hon i en fart som nästan kan karakteriseras som kustfart. Under ett enda år — 1978 — anlöpte hon hamn inte mindre än 80 gånger samtidigt som hon hade 180 dagar till sjöss. Inget annat torrlastfartyg kan uppvisa liknande siffror.

Är det då inte så, att trivselen är dålig i ett fartyg med så många hamnanlöp och så korta resor? Uppenbarligen inte. Det framgår bl a av att det bland Arctic Wasas besättningsmän finns många som varit knutna till fartyget i många år och som har för avsikt att fortsätta tjänstgöra ombord. Närheten till hemmahamnar och till anhöriga betyder härvidlag säkert mycket liksom avlösnings-systemet. Efter två månaders tjänst ombord följer för befälet två månaders ledighet med fri resa till basorten (där man är bosatt) med traktamente under ledigheten. För manskapet följer i regel två månaders ledighet efter tre månaders tjänst eller efter uppnådda 150 timmars vederlag. xx)

xx)

Vederlag är kompensation för arbete ombord under lördagar och söndagar. Övertid kan även omvandlas till vederlag.

x) Ur svavelkisen utvinnes svavelsyra. En restprodukt blir järnoxid.

Nio nationaliteter

Att sjöfart är en internationell verksamhet förstår man lätt genom en titt i Arctic Wasas besättningslista. Av 26 ordinarie besättningsmedlemmar kommer 12 från främmande nationer. Allra längst ifrån kommer mässmannen Tranquilino Palaming från Filippinerna, som trivs så bra i Saléns och Sverige att han bosatt sig i Stockholm. Man bör även ha klart för sig att det som en följd av avlösningssystemet inte räcker med enbart en besättning om 26 man för Arctic Wasa, utan två. Medan den ena tjänstgör ombord, är den andra på ledighet.

Alla har sin egen hytt, seniorbefälet dessutom separat sovhytt. Det finns fyra mässar och två dagrum i fartyget, bastu, ett litet motionsrum, bibliotek och simbassäng, som dock inte kommer till användning så ofta på grund av korta resor och otjänlig väderlek.

Ungefär en gång i veckan visas det film, som distribueras från HKF, och ibland någon TV-kassett. Behovet av TV-kassetter upplevs dock inte såsom stort, eftersom fartyget ofta ligger i eller i närheten av hemmahamn.

Bra maskin

Maskinchef i Arctic Wasa är för närvarande Frank Karlström från Mariehamn på Åland. Han vitsordar vad befälhavaren säger i fråga om fartygets slitstyrka. — Vi har exempelvis trots sex hårda isvintrar inte haft minsta skada på propellern, som är vridbar, av norsk tillverkning och utförd i rostfritt stål.



Maskinchef Frank Karlström i kontrollrummet.

Huvudmaskinen av typ MAN, licens-tillverkad i DDR, och annan maskinell utrustning har även fungerat väl liksom fartygets 25 tons kranar och skopor, säger maskinchefen. Skoporna

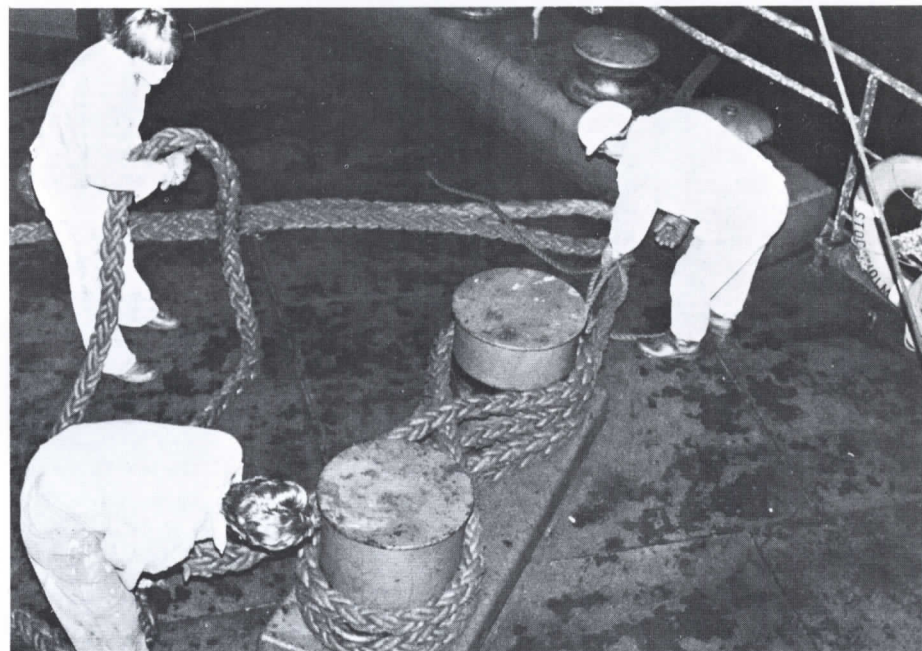
kommer ofta till användning i hamnar som saknar egna kranar, exempelvis Immingham. Även i Helsingborg används alltid en av kranarna, medan lastningen i Rönnskär sker med conveyorband.



1:e maskinist Leif Henningsson och motorman Stig Larsson skiftar smörjoljekylare på en hjälpmotor.

Arctic Wasa är utrustad med bogpropeller om 1.000 hkr och är därför ganska lättmanövrerat. Tack vare bogpropellern kan man spara in dryga kostnader för bogserbåtar — en enda bogserbåt kan kosta mellan 2.000 och 3.000 kr per gång och vid vissa tillfällen ännu mer. I Rönnskär används aldrig någon bogserbåt utom på vintern och då endast för att "sparka undan" isen mellan kajen och fartyget.

En intressant sak med Arctic Wasa är bottenmålningen, som är utförd med en finsk tvåkomponentsfärg (inertfärg). Den har visat sig vara synnerligen hållbar — trots de två senaste vintrarnas gång i svår is ser färgen på bulben och



80 hamnanlöp per år gör att förtöjning ofta sker nattetid – som här i Immingham.

The Arctic Wasa — a real workhorse

The Arctic Wasa is a sturdy, durable ship built for all types of weather — for storms, snow and ice. "And this is what she's gone through," says Klas Andersson, the ship's present master. "Few ships have taken such a beating in the winter time and managed so well. No wrecks, no damage worth mentioning during the first five years of operation, either to the engines of anywhere else. Everything's gone like clockwork."

Klas Andersson, a longtime Salén employee, has been with the Arctic Wasa almost since the day it was delivered from Wismar in 1973. The ship is currently transporting products for Boliden. She has also loaded rock phosphate in Casablanca and coal in Poland for Sweden, as well as coke from West Germany for Finland. The Arctic Wasa with a total loading capacity of 23,000 tons can hardly be called a typical example of the operations conducted by Salén Dry Cargo. She's the only bulk carrier serving a long-term charter party and is to great extent employed in traffic. During one single year — 1978 — she put into port as many as 80 times and had 180 days at sea.

With so many port visits and short trips, one would think that the atmosphere aboard the Arctic Wasa was poor. Apparently, this is not true: many crew members have been with the ship for a number of years. The proximity to home ports and family, as well as vacations, play an important role. Officers are granted two months of leave after just as many of duty, including a free trip home. Crew members generally receive two months of leave after three months of duty.

Cont. page 18

utefter bältet ut som om den vore ny-påstruken.

Avslutningsvis några statistiska uppgifter: Under 1978 transporterade Arctic Wasa totalt 755.000 ton last av olika slag och förbrukade 5.100 ton tjockolja och 1.500 ton dieselolja till en ungefärlig sammanlagd kostnad av 5 milj kronor.

Inspektören — problemlösaren

Inspektörens arbetsuppgifter är varierande. I de flesta fall är de kanske rutinmässiga men då och då inträffar händelser som sätter hans kunighet och handlingskraft på prov.

Ett sådant tillfälle var Arctic Wasas roderhaveri den svåra isvintern 1979. Den 15 februari bröts rotorhuset för den hydrauliska styrmaskinen, typ Frydenbö, sönder i tre bitar under gång mellan Brahestad och Rönnskär vid försök att forcera den kraftiga isen. Fartyget blev manöverodugligt men med hjälp av Rönnskärs bogserbåt Aitic lyckades Arctic Wasa, delvis för egen maskin, efter 18 timmar ta sig in de 10 distansminuterna till Rönnskärs hamn.

Vid den utförda besiktningen natten mellan 15 och 16 februari framkom att styrmaskinhuset måste ersättas. Ett sådant arbete borde utföras i docka, eftersom bärlagret sitter i rotorhuset och rodret och roderaxeln på grund av sin vikt, ca 60 ton, måste stödjaskas upp. Närmaste varv var Finnboda eller Åbo och en bogsering dit i den aktuella situationen var otänkbar. Nästa alternativ var att vänta till islossningen ca tre månader senare, vilket inte skulle vara ekonomiskt försvarbart. Tredje alternativ var en på platsen utförd reparation.

Inspektören var den som tog initiativ



Chefsinspektör på SDC är Arne Gellermark.

vet, som planlade och ledde reparationen. Med hjälp av klassen assuran- sen, styrmaskintillverkaren, OY Finnvarv, Gränges Metalock, Bergqvist Mechaniska, agenten, Boliden samt sist men inte minst Arctic Wasas besättning kunde reparationen utföras. Fartyget var färdigt att segla den 28 februari. Under tiden lastades fartyget och lastningstiden räknades av från offhire- tiden, som kunde blivit mycket lång men stannade vid ca en vecka.

Extrapersonal för underhåll — bra lösning

Genom att storleken på fartygsbesättningarna på senare år reducerats har det i många fall visat sig vara svårt att sköta fartygets normala underhåll. I synnerhet gäller det fartyg med många hamnanlöp, exempelvis Arctic Wasa, med en normalbesättning av 25-27 personer, som under ett enda år anlöper hamn ca 80 gånger. Under de korta resorna hinner praktiskt taget inga underhållsarbeten utföras. Detta gäller i synnerhet under vinterhalvåret, då fartyget går i Östersjön-Bottenhavet eller i Norra Ishavet.

För att inte underhållet skall bli eftersatt placerar därför rederiet varje sommar ett antal extra besättningsmän ombord. För närvarande är det sex man med matros och motormans ställning som sysslar med olika typer av underhållsarbeten i Arctic Wasa: rostknackning och blästring, målning, översyn av lasthanteringsutrustning, maskinarbeten etc. Samtliga är elever vid sjöbefäls- skolor och tjänstgöringen till sjöss under lovet ger dem, förutom en hygglig extrainkomst, sjötid och ökad insyn i deras blivande yrke.



Underhållsarbetet är viktigt. Här sand- blästras lastluckorna innan de målas

— Systemet med extrapersonal under sommarhalvåret för underhåll ombord är en bra lösning och fungerar tillfreds- ställande, säger befälhavaren Klas Andersson.

Cont. from page 17

Nine nationalities

Of the 26 permanent crew members on board the Arctic Wasa, 12 come from countries outside Sweden.

Everyone has his own cabin. Senior officers also have separate sleeping quarters. There are four messrooms and two dayrooms on the ship, a sauna and a small exercise room, library and swimming pool. A movie is shown once a week, and sometimes, TV video cassettes.

Good engine

Frank Karlström is presently chief engineer on the Arctic Wasa. He confirms what the ship's master says about the Arctic Wasa's tough qualities.

"The main engine is of the MAN-type, Mr. Karlström notes. "The rest of the machinery on board has functioned to satisfaction, including the ship's 25 ton cranes and grabs. The grabs are often used in ports without their own loading facilities such as Immingham."

The Arctic Wasa has been equipped with a 1,000 horsepower bow propeller which makes the ship easy to manoeuvre, and helps save the high costs of using tug boats.

Another interesting item about the Arctic Wasa is its bottom painting, done with inert paint which is especially long-wearing. Despite two winters in difficult ice, the paint on the keel and along the waterline looks as if it was freshly applied.

During 1978, the Arctic Wasa transported a total of 755,000 tons of cargo, and consumed 5,000 tons of heavy oil and 1,560 tons of diesel oil for a total cost of approximately Skr 5 million.

Extra personnel solve maintenance problems

Due to reductions in ship crews in recent years, it has become increasingly difficult to maintain normal ship maintenance routines.

As a result Salén places extra crew members on board ships during summer months. On the Arctic Wasa, for example, six extra men are currently engaged in rust chipping, painting, servicing of cargo handling equipment and machinery. Klas Andersson, master of the Arctic Wasa, says that the extra personnel system is a good solution to maintenance problems.

Gnisten—en mångsysslare

Sitt namn — Gnisten — fick han på den tiden telegrafen till sjöss sköttes med sk gnistsändare, en föregångare till våra dagars superutrustning för telegrafi och telefoni. I Arctic Wasa heter gnisten, eller telegrafisten som det med rätta står i befattningsnomenklaturen, Peter Johansson. Han kommer från Sturkö i Blekinge och har varit till sjöss i Saléns sedan 1973.

Den som till äventyrs tror att telegrafisten enbart ägnar sig åt telekommunikationer tar grundligt fel. Peter berättar, att det till vardagsrutinerna hör, förutom noggrann bevakning av teletrafiken, att dagligen ta emot väderleksrapporter och varningar av olika slag, ta emot och distribuera det sk SAX-passet, som sänds från TT till dag till svenska fartyg i form av en bulletin på ca 300 ord, sköta om av- och påmönstring av personal, ansvara för deras månadsavräkningar och tillfälliga utbetalningar av pengar i hamn, se till att alla handlingar är iordning vid in- och utklarering från hamnar och mycket annat. I Arctic Wasa är telegrafisten även kassör i Fritidskassan.

Peter Johansson berättar, att det numera inte är så vanligt med telegrafi som tidigare. — Med hjälp av vår Maritex — motsvarigheten till landbackens telex — kan vi när som helst på dygnet ta emot och sända meddelanden. Det sker genom en särskild sändaranordning



Peter Johansson vid sin 1500 watts sändare.

som trådlöst överför tecknen via Göteborg Radio. Maritexförbindelse äger så gott som dagligen rum mellan redariet och fartyg och kan även ordnas direkt mellan två fartyg till sjöss. — En klar fördel är, säger Peter, att vi kan nå till sjöss varje stund på dygnet utan passning och att meddelandena som regel kommer fram snabbare än med telegrafen.

1 av 90

Österrikes bidrag till svensk sjöfart består i att ett 90-tal österrikiska sjömän seglar i svenska fartyg. En av dem är Elmar Frick, båtsman i Saléns sedan början av 70-talet med placering i Arctic Wasa. Elmar Frick har seglat till sjöss sedan krigsslutet och har erfarenheter från många nationers fartyg, även panamenska och liberianska. Han trivs bra hos Saléns och tycker att avlösningssystemet är fint. Efter varje tvåmånadersperiod ombord reser han på semester ett par månader till Genoa, där han är bosatt, med någon avstickare ibland till föräldrahemmet i Sulz.



Båtsman Elmar Frick är arbetsledare för allt däcksmanskap. Här fördelar han dagens arbetsuppgifter

Två på ett jobb

Pumpman i ett fartyg som går med svavelkis och järnmalm — kan det behövas? Ja, han behövs för många viktiga uppgifter, exempelvis för att sköta om smörjsystem för luckor, kranar, skopor och förtöjningsspel; han pumpar ballast och utför diverse reparationsarbeten på kranar och skopor.

I Arctic Wasa är Francisco Gomez Martinez från Marin i Spanien pump-



man och det har han varit sedan 1974 efter att ha tjänstgjort i flera Rex- och Salénfartyg sedan 1964. Han har lärt sig tala bra svenska under årens lopp och tycker det är hyggligt att segla i Saléns fartyg. Han delar på sin befattning med en god vän, även han spanjor från Marin, och de kommer sinsemellan överens om när de skall avlösa varandra.

"Sparks" — a versatile sailor

He got his name, "Sparks", back in the days when telegraphy at sea was carried out with so-called spark transmitters, a forerunner to the ultramodern equipment for telegraphy and telephony used today. Sparks — or radio operator — on board the Arctic Wasa is Peter Johansson. His daily chores include the monitoring of all telecommunications, receiving the daily weather reports and various types of warnings and receiving and distributing the news from the Swedish news agency, TT. He also handles all discharges and enrollments of personnel and ensures that all documents are properly attended to when clearing in and out of ports.

Peter Johansson says that telegraphy is not as common now as in former years. — Using our Maritex, he states, which functions in the same way as a telex machine, we can receive and send messages at any time of the day or night. Messages are transmitted via Maritex on almost daily basis between Salén and the ship as well as directly between ships at sea.

ning of the 1970s. He is presently assigned on the Arctic Wasa. Elmar Frick has sailed the seas since the end of the war. He enjoys his work with Salén and is especially satisfied with the Company's relief program. After every two-month period at sea, he travels to Genoa, where he lives, for a two-month vacation. From there he often makes short trips to the family home in Sulz.

Two share the same job

Is a pumpman really necessary on a ship carrying sulfur pyrite and iron ore? Of course! He is needed for many important jobs, such as maintaining the lubrication systems for hatches, cranes, grabs, the mooring winches and the windlass. He is also needed to pump ballast and carry out various repair jobs on cranes and grabs.

Since 1974, Francisco Gomez Martinez, from Marin, in Spain, has been the pumpman on board the Arctic Wasa. He shares his present duties with a good friend from his hometown in Spain. They agree between themselves when the one goes to duty to relieve the other.

1 of 90

Austria's contribution to Swedish shipping consists of about 90 seamen. One of these is Elmar Frick, boatswain in Salén since the begin-

En trotjänare

Det finns många besättningsmän i Arctic Wasa med lång tjänst bakom sig i Saléns fartyg. Allra längst har ekonomiföreståndare Johan Mattsson varit. Han kom till rederiet i samband med Rex-fusionen 1967 och dessförinnan hade han varit i Rexbolaget från 1949.

Johan Mattsson började till sjöss som 15-årig mässuppassare 1938 på den åländska koleldade steamboat Havnia. Det gav honom blodad tand och efter 9 månader på Havnia mönstrade han åter till sjöss. Under hela kriget seglade han på olika fartyg i närfart. 1942 var han med när det åländska fartyget Hera torpederades i Bottenhavet på väg med kol från Tyskland till Finland. Hela besättningen räddades i två livbåtar och tog sig iland på åländska Saggö. Fartyget fick en torped midskepps, vek sig och sjönk snabbt.

Fram till 1950 var Johan Mattsson kock i olika fartyg och därefter har han varit ekonomiföreståndare — eller chief steward som det heter på engelska. — Vad kosthållet beträffar tror jag att det fyller alla rimliga anspråk idag i svenska fartyg. Maten är riklig och riktig ur näringssynpunkt, säger Johan Mattsson. Provianten beställs numera från Saléns inköpsavdelning i Göteborg och levereras i regel vid fartygets anlop i Helsingborg. Alla rätter lagas ombord med några få undantag — exempelvis serveras färdiglagade kåldolmar och köttbullar.

Till sin hjälp på ekonomiavdelningen i Arctic Wasa har ekonomiföreståndaren förstekocken Jan Karlsson och tre mässmän. En av dessa sköter städningen och två de båda mässarna för

befäl och manskap samt allmänna utrymmen ombord.

I månadsskiftet september — oktober reser Johan Mattsson hem till villan i Saltvik utanför Mariehamn för att njuta tre månaders semester. Han avlöses då av Charlie Olsson. Han räknar med att få fira både jul och nyår i hemmes sköte tillsammans med fru och de båda barnen, som studerar vid Åbo universitet.



Ekonomiföreståndare Johan Mattsson (t h) och förstekocken Jan Karlsson. I våras mottog Johan Mattsson rederiets minnegåva efter 25 års trogen tjänst vid en ceremoni på huvudkontoret.



Kaffepaus i manskapsmässen

A faithful employee

Several members of the Arctic Wasa's crew have a long service record on Salén ships. Chief Steward Johan Mattson, however, has the longest: he first joined Salén in 1967 after having worked for Rex since 1949.

Mr. Mattson started his career at sea in 1938 as a 15 year-old mess boy on the Havnia, a coal-fired steamboat from the island of Åland. He served as a cook on a number of ships before he became chief steward in 1950. "The food served on Swedich ships today meets all requirements," Mr. Mattson says. "There's plenty to eat, and it has the right nutritional value".

Chief Steward Mattson has three assistants in the ship's kitchen: First Cook Jan Karlsson, and three mess men. Around the end of September he travels to Mariehamn, on Åland, where he plans to celebrate Christmas and New Year with his family.

Slabben – fartygets närköp

Den s k slabbkistan har funnits i fartyg sedan lång tid tillbaka och för sjömannen har slabben blivit något av en nödvändighet. Där kan han till sjöss köpa diverse småsaker för sitt dagliga behov, exempelvis toalettartiklar, en del klädespersedlar, choklad, kortlekar etc.

Förr var det oftast befälhavaren eller ekonomiföreståndaren som enväldigt skötte om slabben och fortfarande är det så i många fartyg. Men i Arctic Wasa — liksom i Saléns övriga fartyg — drivs slabben helt i Fritidskassans regi. Inköpen görs så förmånligt som möjligt hos skeppshandlare eller i vanliga affärer och försäljningen sker en gång i veckan till priser som är jämförelsevis låga. Omsättningen per månad i Arctic Wasas slabb pendlar mellan 1.000 och



Jungman Sam Hedblom sköter om försäljningen från slabben ombord i Arctic Wasa. Här ses han tillsammans med ett par "kunder".

2.500 kronor. Tio procent av omsättningen tillfaller Fritidskassan för inköp av spelfilmer etc och tio procent får den besättningsman som sköter om försäljningen, lagerföringen m m.

Vid sidan av slabben kan besättningen från fartygets eget förråd köpa sprit, öl, läsk och tobaksvaror. Priserna är genomgående låga. Vad sägs t ex om 19 kr för en limpa cigaretter eller 17 kr för en flaska whisky? Samma regler som iland gäller vad avser försäljningen av alkohol. Således måste man vara fyllda 20 år för att få handla.

Text och bild:

Gösta Ekeström under resa Helsingborg – Immingham 27-29/7 1979.

En nyckelhistoria

99

Alla har vi säkert råkat ur för problemet med borttappade nycklar. Det kan vi enkelt klara genom att gå till närmaste klackbar men till sjöss kan det vara svårare att skaffa reservnycklar. Därför beslöt styrman Stig Swahn på Atlantic Wasa att anskaffa en nyckelmaskin i Amerika. Här följer en beskrivning av hur han "lyckades" med att på ett enkelt sätt lösa nyckelproblemet.

*

—Nu skall här göras reservnycklar en masse och äntligen få nyckelskåpet intakt på "0-tid". Det blev inte riktigt så. Övning ger färdighet. I svärandets delitata konst. Att göra en reservnyckel i grova drag är lätt. Det här grova ger sig självt. All grovhet måste filas bort och finslipas, för att passa sin rätta position. Det är ju likadant med oss människor. Efter mycket filande och provande fick jag så min första kopia. Men den passade bara till min egen dörr. Den ordinarie nyckeln fungerade både till mäss och kontor dessutom. Nå, men kopiera en huvudnyckel då, den skall ju passa lite varstans.

*

I en film såg jag en bankman låsa in sig i ett arkiv och fila nycklar till bankfack, som han sedan länsade på pengar. Det såg enkelt ut. Men han hade ju ett manuskript att gå efter.

*

"0-an" var omöjlig att få någon rättsida på. Vad är det som är så märkvärdigt med låset? Jag skruvade ur cylindern för att examinera nyckelns funktion i förhållande till cylinderns innehåll. — Dörrlåsen jag har på landet går lätt att ta isär och på så sätt få ett hum om hur ett ax fungerar i låsmekanismen. Här var det inte riktigt detsamma. Jag undrade först vad det var som föll ur cylindern. Ruckade litet med nyckeln. Någoting mera föll ur. Drog ut nyckeln helt. Det var många grejor som föll ut. — på golvet. Påminde mig osökt om när min mammas halsband gick sönder: fick ligga på alla fyra och leta pärlor. I mogen och spänstig ålder ligger man inte på alla fyra. Man står i parterr. Så gjorde jag. Letande efter små stavar, liknande dem man har som flinta i cigarettändare, och små spiral-fjädrar. Innalles 17 stavar och 7 fjädrar. Eftersom nyckelns ax har 7 taggar, sjutillhållare, och det är 17 stavar som skall sitta i rätt position, måste möjligheterna att få rätt kombination bli 1 på 7¹⁷. Dvs 1 på 2650 tusen miljarder! Sifferantalet på räknemaskinen räckte inte till, så jag fick räkna för hand.

*

Medan jag stod där i parterr och letade på mattan, hörde jag undrande kommentarer från dörren om att jag

svurit mig till buddismen. En skulle vara rolig och kom med något så grovkornigt som, att om jag inte visste det så kunde han upplysa: "Att damen har gått".

*

Detta lås kunde jag således inte få ihop igen. Jag frågade svarvarn, som sysslat med instrumentmakeri, vad som var att göra. "Lägg delarna i en kaffeburk. Sätt lock och tejpa över. Kan vara bra att ha". "Bra att ha" är en post som mer och mer kommer i DW-beräkningen "Stores" 25 ton. "Bra att ha" 10 ton. — Nyckelmaskinen är bra och händig. Den som använder den med rätt handlag kan göra stor nytta.

*

F.ö. så finns det ingenting som inte en skicklig sjöman kan förstöra.

Stig Swahn

99

Sven Salén AB förmedlar nytt storkontrakt

Sven Salén AB (SSAB) har återigen slutfört en större nybyggnadskontraktering för polsk räkning. Denna gång omfattar kontraktet 12 st bulkfartyg om 8.300 ton dödvikt vardera att byggas vid två brasilianska varv, Ebin Shipyard i Rio de Janeiro och So Shipyard i Porto Alegre. Kontraktssumman uppgår till ca 80 miljoner dollar (ca 335 milj. skr) med goda och långa byggkrediter plus viss extra finansiering. Fartygen kommer att levereras under 1981, 1982 och 1983 och sysselsättas i transporter av kol och andra bulklaster för polsk räkning.

Intressant är att notera att samtliga huvudmaskinerier och en stor del av den övriga utrustningen kommer att levereras av polska tillverkare. Därjämte kommer Salén & Wicander att svara för en del leveranser av teknisk utrustning till fartygsserien.

Polackerna har långt framskridna planer på ytterligare ett antal fartyg. SSAB är även där med och konkurrerar om förmedlingen.

New big contract through SSAB

Again Sven Salén AB (SSAB) has concluded a big newbuilding contract for Poland. This contract covers 12 bulk carriers of 8,300 dwt to be built at two Brazilian shipyards, Ebin Shipyard in Rio de Janeiro and So Shipyard in Porto Alegre. The contract sum is abt. 80 million dollars — abt. 335 million Swedish kronor — with extensive credit from the builders plus extra financing. The vessels will be delivered during 1981, 1982 and 1983 and will be transporting coal and other bulk loads for Poland.

All machineries and a large portion of the other equipment will be delivered by Polish manufacturers. Also Salén & Wicander will deliver some technical equipment.

The Poles are planning further vessels and also there SSAB is trying to get in as broker.

Dockning av ULCC vid ASRY



Sea Song i dockan vid ASRY.

Den 16 juli lämnade t/t Sea Saint om 357.000 ton Singlefjorden efter att ha legat upplagd där sedan den 7 februari i år. Hennes avgång markerar slutet på en 5-årig upplägningsperiod som inleddes den 12 augusti 1974, då m/t Dagmar Salén (nuvarande Safina Saudia) lades upp i Uddevalla. Under de fem åren har därefter ett varierande antal fartyg varit upplagda. Kulmen nåddes vintern 1975-76, då situationen var som allra dystrast med totalt 16 Salén-tankers överksamma. Sommaren 1977 låg 13 fartyg i Singlefjorden, Walvis Bay, Uddevalla, Dubai, Fosenöy och New River.

Sea Saint avgick från Singlefjorden med destination Bahrein i Arabiska Viken, där hon den 21 augusti dockar in

vid det relativt nya ASRY-varvet för bottenmålning m m. Tidigare dockade systerfartyget Sea Song som första Salén-tanker in vid samma varv, vars specialité är översyn och reparation av VLCC och ULCC upp till 450.000 ton. Under varvsuppehållet utfördes på Sea Song flera stora arbeten: sandblästring och målning med SPC bottenfärg, axeldragning, reparation av den 62 ton tunga propellern samt lossbränning av bottenpluggar (65 st) i samtliga last-tankar och istället insvetsning av 25 mm tjocka plåtar.

Varvet genomförde arbetena till Saléns representanters fulla belåtenhet och fartyget kunde docka ut och avgå på utlovat datum.

ULCC docking at ASRY

On July 16 t/t Sea Saint, 357,000 dwt, left Singlefjorden, Sweden, after lay-up since February 7 this year. Her departure marks the end of a five year lay-up period which began on August 12, 1974 when m/t Dagmar Salén (now Safina Saudia) was laid up at Uddevalla. Since then a varying number of ships have been lying idle. During the winter 1975/76 as many as 16 Salén tankers were in lay-up and in the summer 1977 13.

Sea Saint left for Bahrein in the Arabian Gulf where she will be docked at the fairly new shipyard ASRY for bottom painting, etc. Sea Song was the first Salén tanker to be docked at this yard. The work was carried out in a most satisfactory way and the ship could leave on the stipulated date.

Salén Energy agent för offshoreutrustningar

Salén Energy har träffat avtal med Mid-Continent Supply Co. (Mid-Co) i Fort Worth, Texas, innebärande att Salén Energy skall representera Mid-Co i Sverige, Finland och Sovjetunionen. Mid-Co, som är leverantör av hela

utrustningspaket, inklusive borrarutrustning, har levererat utrustningen till samtliga borrarplattformar som Salén Energy är delägare i.

Handläggare inom Salén Energy är Ove Englund.

Nytt folk på Cargolux



Fr v Caroline Hjelm, Carl-Axel Fahlgren och Leif Kristensen

Leif Kristensen, platschef för Cargolux i Sverige, numera med kontor på Arlanda, kommer i höst att lämna sverigekontoret för att flytta till Cargolux huvudkontor i Luxemburg. Han tillträder där en befattning som co-ordinator, dvs han kommer att ha hand om alla frakter genom Cargolux till Europa.

Som hans efterträdare i Sverige har anställts Carl-Axel Fahlgren, tidigare expeditionschef på Salén-Wicander. Dessutom har kontoret förstärkts med Caroline Hjelm, tidigare anställd på Nordisk Transport & Spedition AB, Arlanda.

Tor Line öppnar ny fraktlinje på England

Efter sommarsäsongen i år kommer Tor Line att öppna en ny fraktlinje med veckotrafik från Helsingborg och Köpenhamn till Felixstowe i England.

Detta betyder att Tor Line med modernt ro/ro-tonnage kan erbjuda två avgångar per vecka till England — mot nuvarande en — och med direkta anlöp från Helsingborg och Köpenhamn till Immingham respektive Felixstowe. På så sätt täcks både södra och mellersta England in med inalles tolv seglingar per vecka från Skandinavien.

Anledningen till den här utökningen är att godsvolymer på trafiken på England från Helsingborg och Köpenhamn har utvecklats så positivt att TL vill möta kundens önskemål om ökat lastutrymme. Man tror också att detta skall bli ett bra komplement till den befintliga trafiken.

Salén Energy represents offshore supplier

Salén Energy has signed an agreement with the Mid-Continent Supply Co. (Mid-Co) of Fort Worth, Texas. Under the terms of agreement, Salén Energy will represent Mid-Co in Sweden, Finland and the U.S.S.R.

Mid-Co, a supplier of complete offshore equipment packages, including drilling equipment, has outfitted all the drilling platforms of which Salén Energy is a part-owner.

Ove Englund will act as the Mid-Co agent within Salén Energy.

New people in Cargolux

Leif Kristensen, manager of the Cargolux office in Sweden, is shortly leaving for the Head Office in Luxemburg where he will be working as west bound sales co-ordinator.

Carl-Axel Fahlgren will take his place in the Stockholm office at Arlanda. He was previously chief forwarding agent of Salén & Wicander.

Caroline Hjelm, previously with Nordisk Transport & Spedition AB, has been employed as an assistant to Carl-Axel Fahlgren.

Tor Line opens new cargo line to England

Tor Line will open a new cargo line this autumn with direct weekly service from Helsingborg and Copenhagen to Immingham and Felixstowe, respectively, in England. The company will then be offering two departures a week for England, compared with one a week at present, using modern ro/ro tonnage.

Service is being improved in response to customers' requests for increased cargo space. The volume of goods being shipped to England from the two Scandinavian ports has increased significantly. The new line is expected to supplement the existing traffic effectively. It brings to 12 the number of weekly sailings from Scandinavia to ports in southern and central England.

Fortsatt borrning på Reed Bank

Omkring den 20 september börjar Salén Energy borrningen efter olja i nästa hål, Kalamansi 1, i kontraktområdet på Reed Bank, Filippinerna. Avsikten är att testa en struktur, som på de seismiska diagrammen tolkas som ett rev på 3.600 meters (12.000 fot) djup. Revet, som skall ha bildats för ca 50 miljoner år sedan, har sedan täckts av tät skiffer och bedöms utgöra ett poröst lager med goda förutsättningar för att samla upp och kvarhålla gas och olja. Exempel på oljefyndigheter i denna typ av rev är bl a de numera välkända mexikanska fynden.

För borrningen kommer att utnyttjas fartyget Discoverer III, som redan är sysselsatt i filippinska vatten för andra operatörer. Det skall nu borra ytterligare två grunda hål enligt existerande kontrakt och blir sedan ledigt för Salén Energy's borrning.

För att begränsa kostnaden för den kommande borrningen har den svenska gruppen gjort en överenskommelse med ett engelskt företag, London & Scottish Marine Oil Co Ltd (LASMO) att detta för ett bidrag med 2 milj. dollar till den totala borrhingskostnaden, som upp-

skattas till 4 milj. dollar, skall förvärva 20 % andel i projektet. Det ersätter därigenom Amoco, som drog sig ur vid årsskiftet 1978/79.

LASMO bildades i början av 1970-talet för att investera i prospektering i Nordsjön. Det lyckades förvärva en andel i ett block, som senare visade sig innehålla en del av Ninian, ett av de största nordsjöfälten.

Sedan fältet börjat producera vid årsskiftet 1978/79 vid en mycket gynnsam tidpunkt har företaget emellertid börjat få resurser för expansion och nya projekt.

I samband med överenskommelsen med LASMO har de svenska företagen kommit överens om en omfördelning av sina andelar så att Svenska Tändsticks AB har reducerat sin andel, som i stället har övertagits av Salén Energy och Salénia, vilka nu tillsammans har ca 36 %.

Drilling continues on Reed Bank

Around September 20, Salén Energy will continue drilling for oil in Kalamansi 1 in the Reed Bank, the Philippines. The well is being drilled to test a formation, from seismic diagrams interpreted to be a reef 3,600 meters (12,000 feet) deep.

Discoverer III will be used for the drilling. The ship is already engaged in drilling activities for other operators in Philippine waters.

To keep the cost of the drilling down, the Swedish group within the oil drilling consortium has concluded an agreement with a British company, the London / Scottish Marine Oil Co. Ltd. (LASMO). Under the terms of agreement, LASMO will pay for 50 per cent of the drilling costs, estimated at \$ 4 m. In return, LASMO will receive a 20 per cent share in the project. The company will replace Amoco, which withdrew from the project January 1, 1979.

In connection with the agreement reached with LASMO, the Swedish Match Company's shareholding in the project has been reduced and taken over by Salén Energy and Salénia, which now own approximately 36 per cent.

Sabas årsredovisning

Sabas årsredovisning för 1978 finns nu publicerad såväl på svenska som på engelska.

Koncernchefen Thore Nydahl säger bl a: — Trots den utpräglade lågkonjunktur som drabbat Sverige de senaste åren, vilken medfört en betydande konsumtionsminskning speciellt av dagligvaror, kan Sabagruppen redovisa en omsättningsökning på 24 procent. Rörelseresultatet 107 mkr (23 mkr efter finansiella kostnader och avskrivningar) motsvarar emellertid inte de förväntningar man haft.

Det är framför allt gruppens investeringar i detaljhandeln som har drabbats hårdast av den minskade konsumtionen. Även partihandelsledet har dock fått vidkännas betydande påfrestningar, speciellt i form av minskade marginaler på grund av den starka konkurrensen i detaljhandelsledet och den hårda priskontrollen.

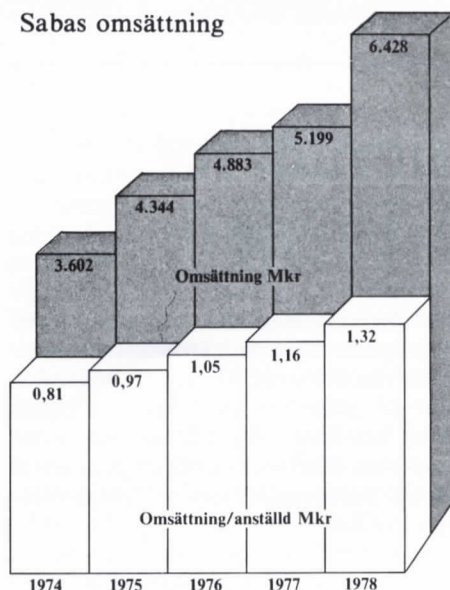
Det är glädjande att kunna konstatera att frukt- och grönsaksdivisionen åter har kunnat visa sin stabilitet under detta svåra år och således motsvarat

budgetförväntningarna såväl vad gäller försäljning som resultat. Även de investeringar som gjorts utomlands i form av företagsförvärv och startande av egna enheter har med något undantag visat tillfredsställande utveckling.

DAGAB har under året noterat en omsättningsökning med 25 procent och redovisar således en omsättning på 5.454 mkr för 1978. Denna omsättning visar företagets betydelse på den svenska dagligvarumarknaden. DAGAB har under de senaste åren expanderat kraftigt, varför man nu kommer att gå in i en period av konsolidering och trimning av den nuvarande organisationen, för att kunna nå optimal effektivitet.

Enligt den fastställda budgeten för 1979 kommer Sabagruppen redan under innevarande år att återvinna sin normala vinstkapacitet, varför vi kan se framtiden an med tillförsikt, slutar Thore Nydahl sin översikt.

Sabas omsättning



Inter Conto — expansivt företag med Salén-intresse



Inter Contos försäljningskontor vid Norrmalmstorg i Stockholm

I dessa dagar kan man knappast öppna en tidning utan att någonting om det penninglösa samhälle som vi är på väg in i, om kontokort och kontokrediter. Sedlar och mynt förlorar steg för steg terrän, medan postgiro, bankgiro, checkar och kontokort betyder mer och mer.

I detta skeende medverkar också Salénia AB som är en av de tre största delägarna i det expanderande kreditkortsföretaget Inter Conto AB. 1971 omfattade verksamheten 3.000 kort med en omsättning av ca 3 milj.kr. I dag har man över 300.000 kort och en omsättning av minst 400 milj.

Många av de innovationer som Inter Conto introducerat på den svenska marknaden har väckt stort intresse också utomlands och medverkat till en förnyelse av europeiskt kontokortsväsende. Vad Inter Conto introducerade i början på 70-talet på den svenska marknaden håller nu i slutet på 70-talet på att förverkligas i Storbritannien, Norge och på många andra håll.

Nu även Visa

En spännande vidareutveckling av det internationella samarbetet är Inter Conto-gruppens anslutning till Visa International — världens största kontokortsföretag — med just nu ca 80 miljoner kontokort, en försäljning på över 150 miljarder svenska kronor och en expansion på ca 50.000 nya kontokort per dygn. Först bland de internationella

kontokorten var Diners Club, som startades 1950 i New York och som nu har ca 3 miljoner kontokort. American Express har nått en volym på ca 10 miljoner kort. Det svenska kontokortet Eurocard har ca 300.000 kort och är världens minsta internationella kontokort.

I Sverige fick Inter Conto hösten 1976 uppdraget av Visa att bygga upp en kedja av affärer, restauranger och hotell som kunde betjäna Visa internationella jättelika kundkrets. 1978 fick också Inter Conto rätt att tillsammans med Sparbanken Stockholm ge ut egna Visa-kort med Inter Conto resp. Sparbanken Stockholm i kortets blå fält. Nyligen har även PK-banken anslutit sig till Visa-kedjan, vilket innebär att man redan kan se Visa-kort med PK-bankens text i det blå fältet.

Stor internationell täckning

Vare sig man är konsument eller företagare kan man ha glädje av Visa — både hemma och utomlands. Inget kort i världen har en bättre internationell täckning, inget har en så utvecklad teknik. På några sekunder kan man över hela världen få information om kontoställningen för 97 % av världens Visa-kontohavare.

Den som är intresserad kan ta kontakt med något av Sparbanken Stockholms kontor eller PK-bankens

kontor eller skicka ett par rader till Inter Conto, Box 14 008, 104 40 Stockholm. Betalar man inom 30 dagar är extrakostnaden ytterst obetydlig. Vill man utnyttja krediterna får man givetvis betala ränta som vanligt. Räntan är avdragsgill.

—För oss som arbetar i Inter-Conto, säger Inter Contos styrelseordförande Erik Elinder, var det av mycket stor betydelse att vi sommaren 1977 genom samarbete med Salénia och Rang Invest kunde bredda basen för vår verksamhet. Tidigare var Elinderska Conto Företagen — det som nu heter Inter Conto — ett rent familjeföretag. Idag ägs Inter Conto av Elinderbolagen, Rederi AB Salénia och Rang Invest med vardera 30 % av aktiekapitalet. Tornet Finans — ett sparbankanslutet börsnoterat företag — äger 6 %. Företagets VD Reine Olson och vissa nyckelmedarbetare äger resten av aktiekapitalet. Utan detta samarbete hade det säkert inte varit möjligt att så snabbt utveckla en rörelse som kräver så betydande resurser och som har så stora möjligheter på en marknad som utvecklas snabbare än någon trodde för bara 10 år sedan, säger Erik Elinder.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 15.

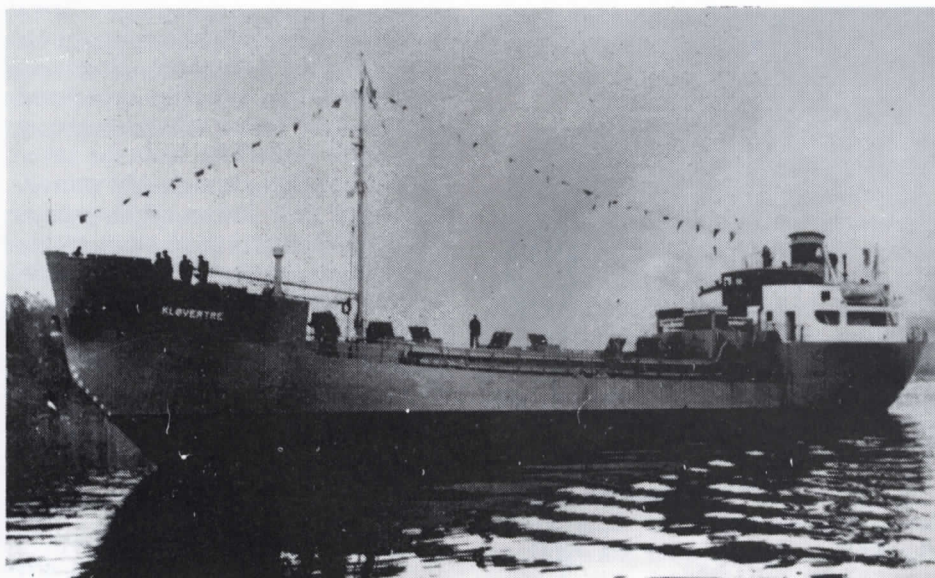
Skärhamn (1945–1945)

Motortankfartyg, byggt 1945 vid AB Ekensbergs Varv, Stockholm.
Tonnage: 686 brt, 487 nrt,
980 tdw.
Reg.nr: saknas.

Skärhamn var systerfartyg till Kors-
hamn och sjösattes den 25 oktober
1945 för Rederi AB Westindia
(Sven Salén), Stockholm.

1945, nov., såldes fartyget, innan
det levererats till The Eastern
Shipping Co, Oslo, Norge och
i december 1945 levererades
hon med namnet *Kløvertre*.
1949, feb., såld till A/S Smaatank
(S. Ditlev-Simonsen & Co),
Oslo och omdöpt till *Vildren*.
1951, jan., avyttrades tankern till
Soc, Petromar S.A.R.L., Ve-
nedig, Italien. Namnet *Vild-
ren* bibehölls.

Ännu i trafik.



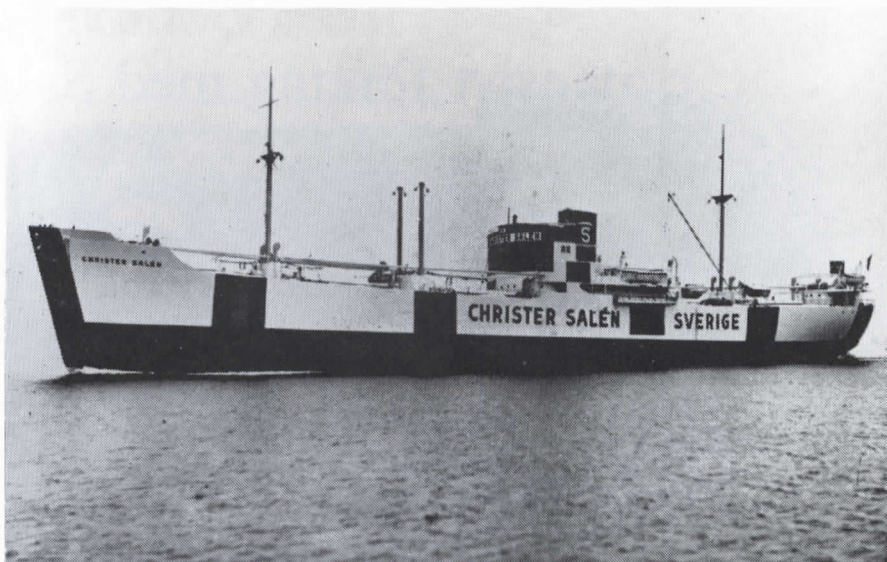
Christer Salén (1945–1956)

Motorfartyg, byggt 1945 vid Eriks-
bergs Mek. Verkstad AB, Göteborg.
Tonnage: 4928 brt, 2769 nrt,
9100 tdw.
Reg.nr: 8695.

Byggdes för Rederi AB Pulp
(Sven Salén), Stockholm, och döps-
tes efter skeppsredarens son Chris-
ter.

Bröts itu kl. 18.45 den 15 februari
1951 ca 200 sjömil från Tokyo på
resa Yokohama–Vancouver med
last av malm, träsparrar, copra och
styckegods. Förskeppet gick till
botten, medan akterskeppet med 3
knops fart kunde taga sig in till
Yokohama, dit man för egen ma-
skin anlände den 18 februari. Be-
sättningen räddades.

I Yokohama påbyggdes en "lös-
näsa", dvs ett 11 m långt förskepp
direkt på djuptankens skott och



den 7 juni 1951 anträdde hemre-
san via Philippinerna för lastning av
copra till varv i Bremen, dit man an-
lände den 11 september 1951.

Skeppsredare Salén säger följande
om detta äventyr: "Säkerligen var
det en hel del sjöfolk, som såg detta
underliga flytetyg, som gick under
däck och lovade sig själva att aldrig
mera förtära brända eller destille-
rade drycker."

Den 11 februari 1952 kunde *Chris-
ter Salén* åter sättas i fart för Salén-
rederierna.

1956, okt., överförd på Salénrederi-
erna AB, Stockholm.

1956, dec., avyttrades fartyget till
skeppsredare Robert Bartho-
lomay, Hamburg, Tyskland
och omdöptes till *Corona*.

1967, såld till Laguna Nav. Inc.,
Benigno Lim., Philippinerna
och omdöpt till *Philippine
Progress*.

1971, såld till Benigno D. Lim &
Ramon Ty Hoan Chay, Mani-
la.

Anlände Kaohsiung, Taiwan, den
18 november 1972 för skrotning,
köpt av Sing Chen Yung Iron &
Steel Corp., vilka inledde nedskrä-
ningen av fartyget den 29 november
1972.

Skärhamn

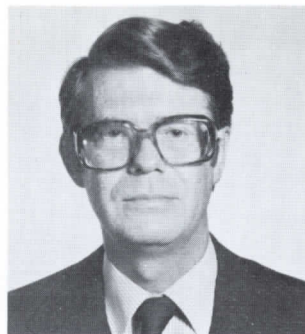
Personnytt

Till direktör i Saléninvest har utnämnts *Göran Lindeblad*, Göteborg. Han kommer i första hand att ansvara för koncernens ekonomi och administration.



Lindeblad är född 1934, avlade civil-ekonomexamen 1959 och var under åren 1960—1969 verksam i Sverige och utlandet för Elof Hansson, Göteborg. 1969 tillträdde han befattningen som ekonomidirektör i ESAB och var 1974—78 VD och koncernchef i Ekmankoncernen, Göteborg.

Göran Lindeblad tillträder sin befattning i Saléninvest den 1 september



Jan Dahlberg är sedan mitten av juli verksam på Salén Tankers befraktningsavdelning. Han kommer närmast från Malmros Rederi, där han varit trafik- och befraktningschef.

Rune Hallåker, finansdirektör i Rederi AB Nordstjärnan, är ny styrelseordförande i Saba efter Thore Nydahl, som har flyttat utomlands men som kvarstår i styrelsen.

Salénia byter namn

Rederi AB Salénia har fr o m 27 juni 1979 ändrat sin firma till Salénia Aktiebolag.

Dödsfall

Motorman *Iisak Saarinen* avled den 17 maj i sitt hem. Han tjänstgjorde inom Salén Dry Cargo och hans sista fartyg var Celtic Wasa.

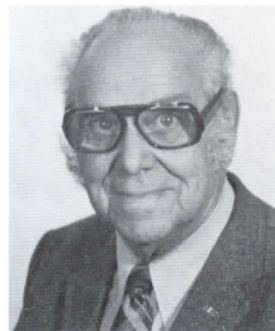
Mr. Göran Lindeblad, Gothenburg, has taken a position as director in Saléninvest AB with responsibility for economy and administration, starting on September 1st.

Mr Lindeblad, 45, was during 1960—69 working with Elof Hansson in Sweden and abroad, from 1969 he was with ESAB, responsible for economy and finance and during the period 1974—78 he was president of the Ekman group in Gothenburg.

Since mid July Mr. Jan Dahlberg is working in the Salén Tanker chartering department. He was previously traffic and chartering manager of Malmros Rederi.

Four new directors have been appointed in the Saléninvest Group, namely *Per-Olof Owesson*, chief legal advisor and company secretary, *Lennart Hofdell* and *Peter Rothschild*, Salén Reefer Services, and *Sten-Crister Forsberg*, Ships Operations.

En jubilar med två jubiléer



I år har kapten Viktor von Schewen, den äldste av oss gamla salénare, firat dubbelt jublium. Dels fyllde han den 22 juli 80 år, dels var det den 19 juni jämt 50 år sedan han av Sven Salén anställdes i dåvarande ABBT, och började sin långa tjänstgöring med att som 2:3 styrman mönstra i s/s Chr. Matthiessen.

Van — från tidigare tjänstgöring i ett av de stora rederierna — vid långfart och fina fartyg, var säkert nordsjöfart med ABBT:s små, gamla och — liksom de flesta av dåtidens smårederiers — i vissa avseenden tämligen illa utrustade fartyg inte något lockande byte, om det inte hade varit för att Vicke ville se mer av sin Lisa, och det fick han, då fartygen var tredje vecka blev liggande i Stockholm från fredag till tisdag eller onsdag.

Vicke höll sig i småbåtarna till 1946, då han åter kom i långfart med ms Sandhamn. Han höll sig sen till långfartygen och fick tillfälle att prova på alla Salénrederiernas olika typer av fartyg och trader: kyl, flyktingtransporter, torrlast, och till slut även tankfart.

Många fartyg har Vicke fört befäl på och över, och var han än seglat har han varit välsedd, omtyckt och respekterad, både av dem som haft förmånen att få segla med honom, som jag själv gjort i två fartyg, och av dem som han som befälhavare och rederiets representant haft att göra med.

Vi, hans gamla och även icke fullt så gamla vänner, önskar honom god hälsa och allt gott i fortsättningen, och vi hoppas att än i många år få höra hans bullrande skratt vid en god historia eller ett "Kommer du ihåg...?"

S.L.

Salénare får svetsutbildning på ÖV

Två salénare och en man från Tor Line har deltagit i den tvåveckorskurs i svetsning som Öresundsvarvet ordnar. Det är erfaret sjöfolk som själva känt att de behöver fördjupa sina kunskaper beträffande det praktiska arbete som ofta behöver utföras ombord. Maskinchef Arne Ahlqvist, en av de tre salénarna, anser att man måste veta vad ett jobb innebär för att kunna leda det på rätt sätt. Han är mycket nöjd med kursen på ÖV och rekommenderar andra salénare att utnyttja denna möjlighet till utbildning.



Fr v l: maskinist Kurt Grundberg, maskinchef Arne Ahlqvist och Östen Andersson, Tor Line.

Name change

Effective June 27, 1979, Rederi AB Salénia has changed its name to Salénia Aktiebolag (Salénia AB).

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.

Konstföreningen

Ny dragning i konstlotteriet har ägt rum och vinnare denna gång blev Sven Fasth, ekonomiföreståndare på Winter Water.

Tavlan heter Sommar i Toscana och är en litografi av Catharina Nilsson. Konstnärinnan finns representerad i Moderna muséet i Stockholm. Hon har bl a också gjort en monumental väggmålning i Hantverksinstitutet i Stockholm.

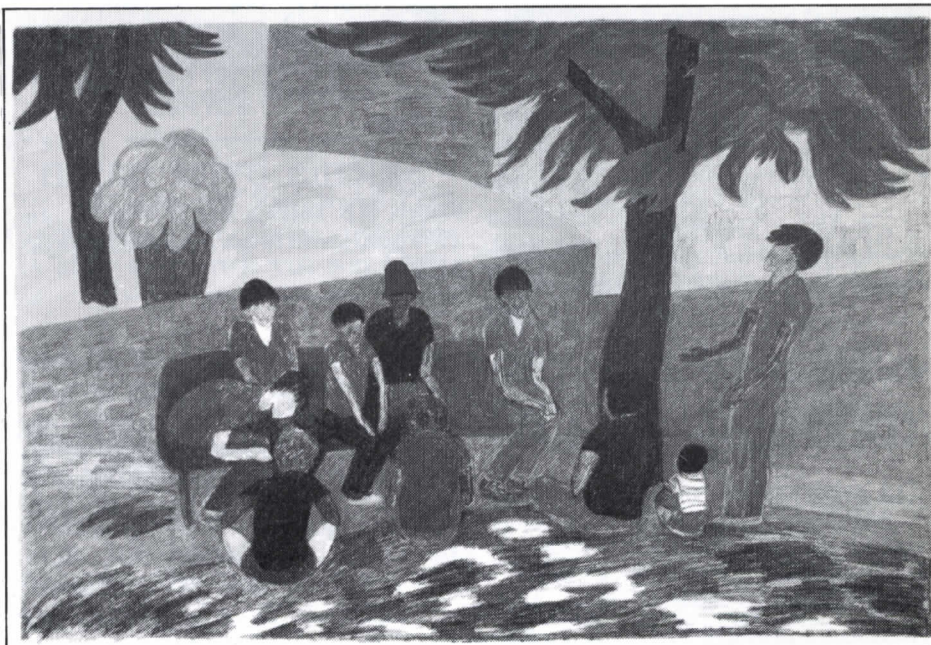
Vi gratulerar!

Till
Bo Sundblad, Saléninvest, 106 09 Sthlm
Jag anmäler mig som medlem i Saléns
Konstförening med ett månatligt löne-
avdrag av: 5:- 10:- 15:-

Namn:
(textat)

Personnr:

Avd/Rederi/Pensionär (4)



Vinterstugor att hyra

Salénrederiernas Personalstiftelse

Kerstin Damberg
106 09 Stockholm

1. Jag önskar stugan i vecka
2. Jag önskar stugan i vecka
3. Jag önskar stugan i vecka

Jag är anställd på
(företag, avdelning/fartyg)

Jag är pensionär

Namn
Adress
Postnr Postadress
Telefon

Personalstiftelsen inom Salénrederierna ställer vinterstugor i Tällberg, Sälen och Åre till förfogande för sjö- och kontorsanställd personal med minst två års anställningstid tillhörande Saléninvest, Salénia, Salénrederierna och Sven Salén AB samt pensionärer från dessa företag med minst fem års anställningstid.

Tällberg: 6 personer - disponerar vi
hela vintern

Sälen: Stugan är ännu ej hyrd -
tiden beräknas bli 29/12-19/4

Åre: 5 personer - tiden 22/12-19/4
4-6 personer - två lägenheter-

tiden 9/2-8/4

Stugorna utlånas endast om låntagaren, dvs den anställde medföljer.

Avgiften är 300 kr per vecka. Anmälningstiden utgår den 1 november. Använd helst kupongen.