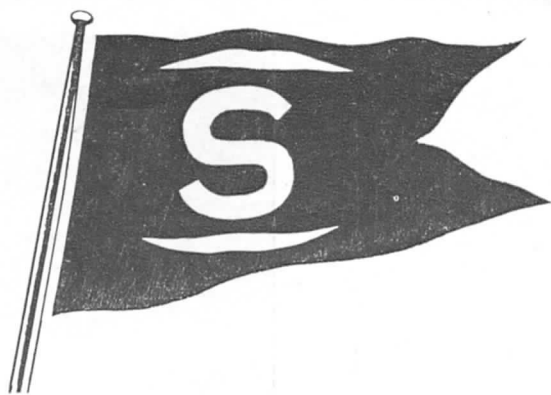
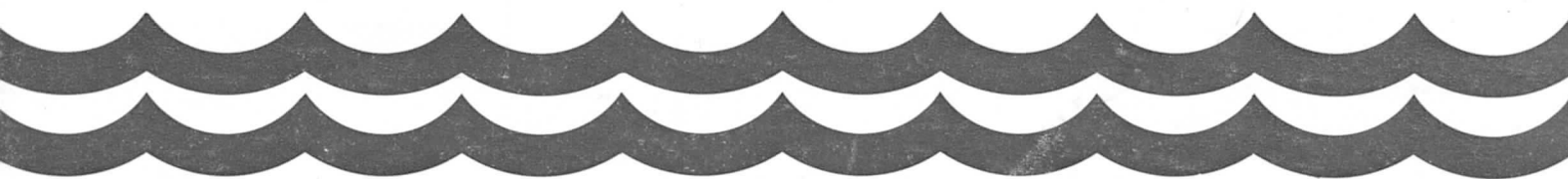




SALÉN NYTT

Nr 1/1968



SKEPPSREDARE

SVEN SALÉN



Vår lilla tidning — länge planerad — har nu blivit verklighet. Meningen är ej att konkurrera med några existerande pappersdrakar. Den avser enbart att redogöra för vad som händer inom den lilla koncern, som bär namnet Salén. Vi vill att våra anställda till lands och till sjöss skall få bättre reda på vad som gjorts och kommer att göras inom våra bolag.

Våra sjöbolag utgör huvudparten av koncernens verksamhet. Vi har bakom oss ett år av mycket goda konjunkturer, särskilt i tankfarten, där vi nog snart får vänja oss vid mindre räntabla frakter. Inom kylmarknaden har vi haft en mycket framstående position, och vi hoppas att vi i de kommande åren skall kunna hålla denna vår ledande ställning.

Våra landföretag har framför allt varit inriktade på fruktförsäljning, och våra förbindelser med de ledande företagen inom frukthandeln i olika länder har gjort det möjligt för oss att tillfredsställa våra kunders önskningar. Vår stora flotta av kylbåtar har gjort det möjligt för oss att tillgodose våra avskeppares krav. Vi vill fortsätta på samma sätt i framtiden och hoppas med de många fartyg, som står till vår disposition, kunna förnöja alla våra avlastare.

Målet är idag, att vår koncern skall fortsätta att utvecklas inom alla de verksamhetsområden den inmutat. Jag hoppas att denna tidning skall kunna göra det lättare för alla medverkande att följa händelserna och därigenom bättre känna sin delaktighet i vad som sker — och att den också skall bli platsen för ett meningsutbyte, som kan föra vår verksamhet framåt.

Som Chefen berör i sina inledningsord, har vi för avsikt att regelbundet ge ut denna publikation för att söka överbrygga avstånd och annat, som försvårar kontakten mellan medarbetare till lands och sjöss.

Avsikten är, att Salén-Nytt skall komma ut ca 6 gånger om året med någorlunda regelbundna mellanrum. Inom den blygsamma ram som givits tidningen vill vi försöka åstadkomma följande:

- förmedla information om viktigare affärshändelser inom koncernen och marknadsutvecklingen;
- ge upplysningar om personal- och organisationsförändringar;
- presentera olika medarbetare och notera personalia av allmänt intresse;
- presentera fartyg ur flottan och ge bilder av livet till sjöss;
- skildra verksamheten inom koncernens dotterbolag.

Förutom detta hoppas vi att våra läsare i stor utsträckning också skall bli medarbetare. Tidningens spalter kommer att vara öppna för insändare och debattinlägg kring allt som är av allmänt intresse — för en avdelning, ett fartyg eller hela koncernen. Alla är också välkomna med resebrev och andra berättelser eller anekdoter.

Ett särskilt viktigt ändamål, som tillgodoses med Salén-Nytt är kontakten mellan dem som arbetar ombord och landorganisationen. Vi tror att det på detta sätt skall bli lättare att ge alla en uppfattning om sammanhanget mellan de många skilda verksamheter som bedrivs. Vi hoppas också i synnerhet att få bidrag insända från fartygen.

Salén-Nytt kommer till en början att ha försökets karaktär, och redaktionen mottar med tacksamhet alla synpunkter på och förslag till förbättringar av tidningen och dess utformning. Redaktör för Salén-Nytt är Erik Thorvaldsson.

Salénhistoria

Under första världskriget började skeppsredare Sven Salén med sjöfart och handel i Göteborg.

Koncernen är idag ett av Sveriges största rederiföretag, med intressen inom flera andra näringsgrenar. I samband med skeppsredare Sven Saléns sjuttiofemårsdag den 7 nov. 1965 firade koncernen sitt 50-årsjubileum.

De första fartygen i flottan bestod av seglande enheter. Under kriget gick de mindre segelfartygen på Spanien. Lasten på utresan bestod av trämassa och hemgående var rummen fyllda med vin. Tonnaget varierade hos dessa enheter mellan 550 och 700 ton.

Förutom dessa mindre seglare fördes Salén-flagg av det fullriggade skeppet "TRANSOCEAN" om 2.400 ton, och barkskeppet "EROS" 2.050. Fartyget seglade i vad man idag allmänt kallar internationell trampfart.

Detta första försök inom shipping slutade med att skeppsredare Salén vid krigsslutet stod där han börjat. Vid denna tidpunkt kom Sven Salén i kontakt med Carl Matthiessen, den man som importerade bananer till Sverige.

Samarbete inleddes med Matthiessen och 1922 förhyrdes det första fartyget för transport av bananer från Rotterdam till Malmö och Stockholm. Norge och Danmark kom snart in i bilden och ytterligare tonnage chartrades. Den ena linjen anlöpte Köpenhamn, Malmö och Stockholm och den andra Oslo och Göteborg.

Redan första halvåret 1923 fraktades styckegods i båda riktningarna. Därmed började den egentliga linjetrafiken, kallad Holland/Belgien-linjen. Trafiken upprätthölls under 35 år men frakterna reducerades alltmer och linjen överläts därför 1958 till Stockholms Rederi AB Svea.

Koncernens första egna ångare var det grekiska fartyget "PHALIRON". Hon hade under en längre tid legat upplagd i Swansea. Efter reparation och ombyggnad i Göteborg sattes "PHALIRON" i fart under namnet "CHR. MATTHIESSEN".

En av orsakerna till detta köp var bristen på lämpligt chartertonnage. Dessutom avslutades redan under slutet av 1923 ett skeppningskontrakt med Svenska Tändsticksbolaget. Dessa skeppningar fortsatte år efter år från Västervik. Ett avbrott skedde under andra världskriget. Efter fredsslutet återupptogs skeppningarna till Amsterdam och Rotterdam. Därifrån vidarebefordrades tändstickorna till Holländska Indien. Innan de politiska oroligheterna i Indonesien möjliggjorde skeppningarna lastades 1955 den största tändsticksskeppningen till dags dato från Västervik. Partiet omfattade 535 ton.

Intill åren 1926/27 trafikerades uteslutande Holland. Från denna tidpunkt lastade och lossade fartygen reguljärt även i Antwerpen. Tidigare hade bananerna alltid lastats i Rotterdam, men nu lasta-

des de från gång till gång även i Bremerhaven.

Den egna flottan utökades med ytterligare andrahandsfartyg. 1931 levererades det första nybygget från Fredrikstad Mek. Verkstad i Norge. Fartyget var isolerat för bananfart. Därmed var det första steget taget mot dagens stora SANDERS" om 1.750 ton förolyckades efter två år genom brand i Medelhavet.

Intresset för större enheter saknades inte och det första stora torrlastfartyget blev M/S "SANDHAMN" om 8.230 ton. Fartyget var tidigare norskägt. Efter grundstötning vid Cap Guardafui, då hela botten revs upp, kondemnerades den dåvarande "FERNGLEN". "SANDHAMN" förvärvades för skrotpriset och efter temporär reparation fick hon vid hemkomsten till Sverige en ny botten.

1934—1937 insattes "SANDHAMN" och ett antal andra egna fartyg i trafik mellan Norrland och den amerikanska västkusten. Lasten på utresan bestod av trämassa. Hemgående bedrevs en linjetrafik mellan New Orleans och andra Gulfhamnar till England och Kontinenten. Då lasterna hemgående var av ringa kvantitet var det inte lönt att ha fartygen bundna till låga kontraktsfrakter, när fraktsatserna var bättre i den öppna marknaden.

År 1938 startades en reguljär linje med namnet Salén Line från Nordpacific-hamnarna till Fjärran Östern. I denna fart insattes "SANDHAMN" och det nybyggda lastmotorfartyget "DAGMAR SALÉN" om 9.500 ton. När andra världskriget bröt ut 1939 blev "DAGMAR SALÉN" beordrad att delta i lejdtrafiken och Salén Line nedlades temporärt.

Strax efter krigsutbrottet inköptes sju gamla ångare från maskinist Andersson i Karlshamn. De placerades inte på någon av de reguljära linjerna utan gick i vanlig trampfart.

Under kriget tillkom även de nybyggda lastmotorfartygen "SVEN SALÉN" och "CHRISTER SALÉN". De var tillsammans med "DAGMAR SALÉN" sysselsatta i lejdtrafiken. Tre av de mindre ångarna tidsbefraktades av Internationella Röda Korset och trafikerade Göteborg—Lübeck, Trelleborg—Lübeck etc. Fartygen transporterade över

1.000 krigsfångar strax före fredsslutet.

Linjetrafiken Holland/Belgien återupptogs efter fredsslutet och tog sådan omfattning, att ytterligare tonnage måste anskaffas.

Salén Line återuppstod igen och fartygen lastade nu även på Filippinerna och så småningom senare även i Japan samt Hongkong, Bangkok, Singapore etc. Linjen utökades även att omfatta USA:s östkust och då mera tonnage behövdes inträdde den norska firman I. M. Skaugen som medintressent. Namnet ändrades då till Salén-Skaugen Line, det namn linjetrafiken bar tills den upphörde 1951.

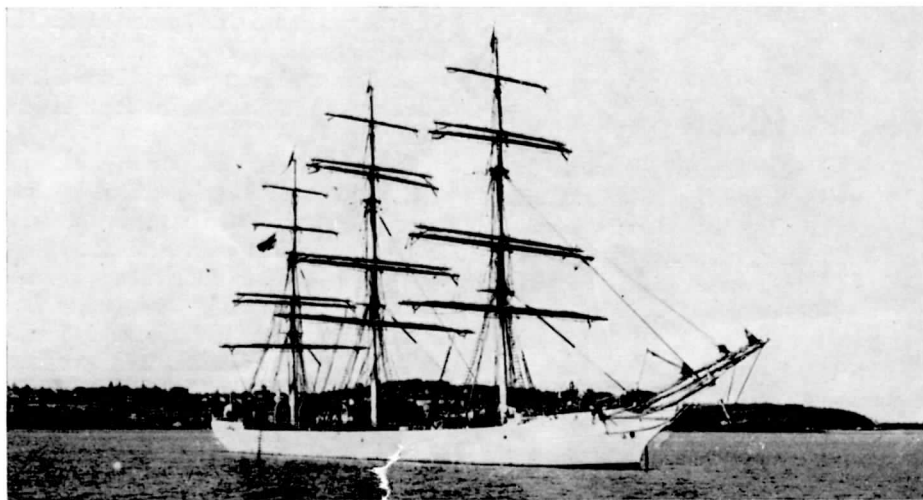
Tiderna för Holland/Belgien-linjen försämrades då tyska och holländska rederier började uppträda på marknaden med nya, mindre och modernare motorfartyg. För att vara med i konkurrensen avyttrades det äldre tonnage. Först förhyrdes svenska och sedan tyska fartyg.

Ett amerikanskt lastfartyg, som ombyggs till hangarfartyg med plats för 1.400 man förvärvades och återställdes i Amerika i sitt ursprungliga skick. När ombyggnaden var klar kontaktades Salénrederierna av International Refugee Organization i Genève, som önskade att fartyget skulle göras om till passagerarfartyg. Fartyget, omdöpt till "ANNA SALÉN", seglade med emigranter under många år.

Under kriget införlivades det nybyggda kyllastmotorfartyget "SANDHAMN" med flottan. Denna 3.100-tonnare var Sveriges första rena kylfartyg och bildade upptakten till dagens kyllastflotta inom koncernen.

Även om Salénrederierna verkat inom de flesta grenar av sjöfarten, har under alla dessa år banantrafiken utgjort koncernens ryggrad.

När torrlastfartygen i 9.000-tonsklassen såldes koncentrerades flottans uppbyggnad till kyl- och tankfartyg. Idag är koncernen Sveriges största tankrederi, och dessutom seglar den största kylfartygsflottan i världen under Salénflagg. Genom fusionen med Rex-gruppen i början av 1967 har nya typer av shipping införlivats med verksamheten. På detta sätt har Salénrederierna blivit ett företag med många utvecklingsmöjligheter både till lands och sjöss.



Koncernen

Under denna rubrik kommer vi i följande nummer att presentera de företag som går in under begreppet Salénkoncernen, men lämnar inledningsvis en mycket summarisk presentation av företagen:

Rederierna är organiserade på följande sätt: VD: Sture Ödner. Chef för tank-, bulk- och drycargoaddelningen samt VD i SVEN SALÉN AB: Gunnar Björkbom. Chef för kyltrafikavdelningen: Claes-Henrik Zethelius. Teknisk chef: Nils Jannerfeldt. Ekonomichef: Åke Lindbäck — som i dagarna övertager ekonomichefssysslan för koncernen och överlämnar den omedelbara ekonomifunktionen till kamrer Per-Åke Pettersson. Juridiska avdelningen: Chef: Sixten Ackermarck, som är VD i SVEN SALÉN INSURANCE AB.

I Göteborg finns rederierna TOR LINE AB, GÖTHA LINES och FRANCO-GÖTHA LINE som ombesörjer frakt- och passagerartrafik från Västkusten till kontinenten och England. Företagen ledes av direktör Lennart Parkfelt.

Verkställande direktör för AB BANAN-KOMPANIET är skeppsredare Sven Saléns brorson Bengt Salén. Företaget har 32 egna försäljningsställen och 18 ombud över hela Sverige samt 9 mön- gingscentraler.

Till koncernen hör även varvet AB EKENSBERGS VARV i Stockholm, som byggt ett flertal fartyg för skeppsredare Salén. Verkställande direktör sedan många år är Åke Tygård.

Disponent Folke Sjöstedt är verkställande i bolagen AB FRUKTCENTRALEN och AB FRUKTCENTRALENS BUTIKER.

Ett företag som importerar och exporterar livsmedel är AB MEROPA vars verkställande direktör är Ragnar Hjalmarsson.

SALÉN & WICANDER AB säljer bilar av märkena Rolls-Royce och Alfa Romeo samt Rolls-Royce motorer. Dessutom handhar firman försäljningen av Vertol helikoptrar samt elektrisk fartygsutrustning och Flume Stabilization. Man marknadsför även det egna tankrengöringssystemet Gunclean. Chef för detta företag är direktör Göran Axell.

Bilar av märket Ford säljs i Stockholmsområdet av AB A. WIKLUND med Gunnar Berg som verkställande direktör.

Kyltrafiken

Som vi alla känner till, levereras ca 80 % av de bananer, som importerar till Japan, från Taiwan (Formosa), medan resten kommer från Ecuador. Huvudsäsongen för bananer från Taiwan är april—juli.

I mitten av februari svepte en häftig storm över Taiwan och förstörde enligt preliminära rapporter 30—35 % av bananplantagerna. Denna siffra har senare modifierats till 10—15 %.

Detta föranledde en stor aktivitet på



Åke Johansson

Vår mångåriga vän och medarbetare Åke Johansson drabbades den 18 februari av en hjärnblödning som ändade hans liv. Han skulle ha fyllt 70 år den 26 februari och vi såg alla fram emot att få fira honom.

Åke Johansson började sin verksamhet inom företaget 1935 i samband med inköpet av vårt första stora fartyg, 6.000 tonnaren s/s "DAGMAR SALÉN" (ex "Valdivia"). Han kom då närmast från Sandström & Stranne i Göteborg och hade dessförinnan varit hos Svenska Lloyd.

Vår transatlantiska verksamhet, Salén Line, Salén & Skaugen Line och IRO-trafiken, låg i Åke Johanssons ambitiösa och kunniga händer.

Åke Johansson var en mycket kunnig sjöfartsman, en representant för den gamla, goda skolan. Hans intresse för vår verksamhet följde oss även sedan han avgått från sin post. Med saknad tar vi nu farväl av denne hedersman, som älskade sin livsuppgift; sjöfarten.

alla håll för att snabbt få fram bananer från Ecuador. Ett större antal fartyg omdestinerades snabbt och följden blev att kylmarknaden stimulerades.

Detta medförde också, att en del av våra kylfartyg har tillförsäkrats sysselsättning fram till mars 1969.

Personalnytt

Från den 15.2.68 har till passagerar- chef för TOR LINE utnämnts herr Magnus Bergelin, tidigare verksam vid Salén Argentina S. A., Buenos Aires. Till försäljningschef för Skandinavien har samtidigt utnämnts herr Lars-Göran Blom, som kommer från Stena-linjen, Göteborg.

Kapten Gösta Jakobsson förflyttas med omedelbar verkan till Göteborg som organisationschef med uppgift att fortsättningsvis utöva högsta ledningen av inköpsavdelningen, samordning av terminalerna i Göteborg, Amsterdam och Immingham. Hans funktioner i Stockholm övertages av direktionssekreteriet. Samtidigt flyttas Tor Lines bokföring till Göteborg. Chef för sjöpersonalavdelningen i Stockholm blir L. E. Cronberg med Åke Friman som assistent.

Flottan

Kylfartyg

	TDW:
t/s "ANTIGUA"	8.100
m/s "ANTILOPE"	8.000
m/s "ARAWAK"	8.100
m/s "ARGONAUT"	8.100
m/s "ARIEL"	8.100
m/s "ATITLAN"	8.300
m/s "ATLANTIDE"	8.300
t/s "BALLADE"	6.908
t/s "BARCAROLLE"	6.908
t/s "BOLERO"	6.908
m/s "CARIB"	5.650
m/s "CAYMAN"	5.900
m/s "HISPANIOLA"	5.900
m/s "SAN BENITO"	8.440
m/s "SAN BLAS"	8.440
m/s "SAN BRUNO"	8.440

Tankfartyg

m/t "ANCO SPRAY"	16.450
m/t "ANCO SPRING"	19.540
t/t "DAGMAR SALÉN"	60.160
m/t "SEA SAGA"	36.380
t/t "SEA SAPPHIRE"	60.160
m/t "SEA SCOUT"	26.040
m/t "SEA SERPENT"	42.820
m/t "SEA SONG"	42.820
t/t "SEA SPIRIT"	121.185
t/t "SEA SPRAY"	121.185
t/t "SEVEN SEAS"	97.550
t/t "SEVEN SKIES"	97.950
t/t "SEVEN STARS"	97.550
m/t "SVEN SALÉN"	42.760
t/t "NEWBUILDING 518"	210.000

Malm/Tankfartyg

m/s "BISKOPSÖ"	19.300
m/s "BJÖRNÖ"	5.450
m/s "FOGLARÖ"	12.100
m/s "LEDARÖ"	12.360
m/s "LINDÖ"	5.540
m/s "SEA SWALLOW"	38.675
m/s "SINGÖ"	6.900
m/s "VETTERÖ"	11.732
m/s "ZELOS"	14.810

Bulklastfartyg

m/s "ARGO"	16.800
m/s "KRATOS"	26.100

Torrlastfartyg

m/s "BRABANTIA"	1.200
m/s "BURGUNDIA"	730
m/s "FLANDRIA"	1.200
m/s "HELENIA"	1.200
m/s "HUSARÖ"	9.230
m/s "NERLANDIA"	1.200
m/s "NORMANDIA"	730
m/s "PARISIA"	850
m/s "SEGERÖ"	9.280
m/s "NEWBUILDING 8"	850

Färjor

	Passagerare:	Bilar:
m/s "TOR HOLLANDIA" 992	300	
m/s "TOR ANGLIA" ... 992	300	

SALÉN-NYTT

Box 14018 Stockholm 14
Ansv. utg.: Sven H. Salén
Red.: Erik Thorvaldsson