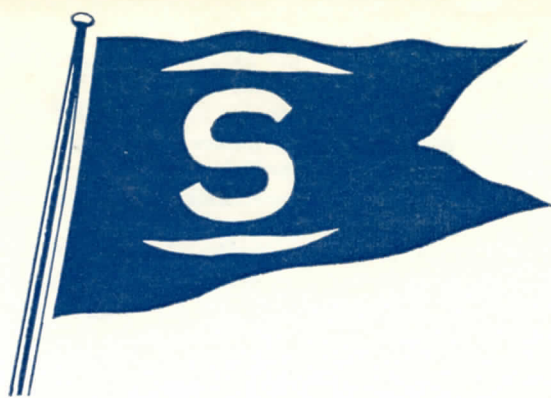




SALÉN NYTT

Nr 2/1968

Tor Line kontrakterar lastfärjor

Den gynnsamma utvecklingen på fraktsidan för TOR LINE har aktualiserat behovet av mer tonnage av typ roll-on/roll-off.

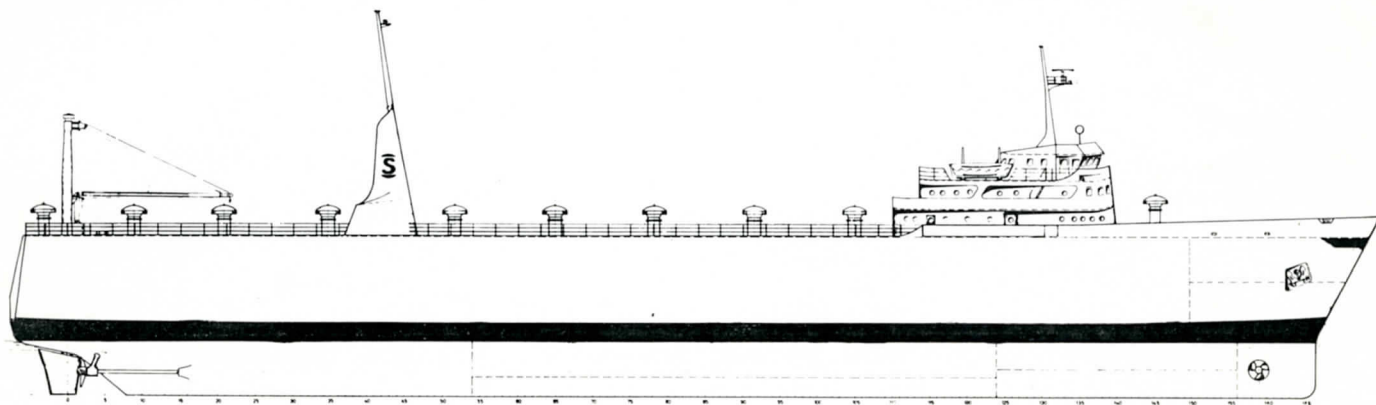
Problemen har studerats en tid och har resulterat i att kontrakt har tecknats för byggandet av två sådana färjor. Den ena färjan kommer att byggas i Norge och den andra i Holland. Färjorna beräknas levereras under andra hälften av 1969.

Färjorna är kontrakterade med Ankerløyen, Oslo som i sin tur har för avsikt att låta Ankerløyen Verft A/S, Florø och N. V. Scheepwerf Gebr. van der Werf, Deest bygga färjorna.

Vi lämnar härneda fakta om färjorna samt en principskiss. För samtliga dessa uppgifter gäller att de är preliminära och kan komma att ändras något, men i huvudsak skall de vara riktiga:

RO-RO FÄRJA

längd över allt	110 m
längd mellan perpendiklarna	100 m
bredd	19 m
djup till huvuddäck	6 m
djup till shelterdäck	12,5 m
djupgående	4,5 m
dödvikt	2.500 ton
fart	17 knop
maskineri: 2 V 8 dieselmotorer Lindholmen SEMT/Pielstick utvecklande 3.250 hk vid 428 varv/min.	



Utbildning för bistandsverksamhet

Jorden krymper, flyg och båtar går över hela världen. Samtidigt blir vi mer beroende av varandra. Det börjar också gå upp för oss att människor bör lära känna och förstå varandra för att kunna samverka i vår komplicerade värld.

I Sverige har organisationer startat hjälp- och utvecklingsprogram på olika håll i världen. Tyvärr har många misstag begåtts när svenskarna utgått från vad "de" tycker är rätt och riktigt och när detta inte alls har stämt överens med vad som är "rätt" i den främmande kulturen de befinner sig i.

Våren 1967 bildade några studenter vid Stockholms Universitet en grupp kallad UBV, Utbildning för Bistandsverksamhet, för att diskutera dessa problem. Vi kom fram till att de flesta

missstagen som begåtts i vår U-hjälp var orsakade av dålig förberedelse för de svenskar som arbetade med U-hjälp.

Gruppen fann att studenter som ville ägna sig åt U-landsarbete borde förutom sina teoretiska studier i Sverige även få en praktisk utbildning i ett U-land. Under hösten 1967 började vi ett samarbete med Fyrissskolan i Uppsala som har startat en teoretisk U-landsutbildning. För att undersöka möjligheterna att starta en praktisk utbildning i Colombia kunde rektorn vid Fyrissskolan och två representanter för UBV, tack vare Christer Saléns engagemang åka till Colombia med ett av rederiernas fartyg.

I alla olika Colombianska utvecklingsprojekt som vi besökte har man visat sig vara intresserad av att få ta emot

svenska studenter som praktikanter. Tack vare Salénrederiernas tillmötesgående åker redan i juni omkring fem antropologstuderande till Colombia för att arbeta i indianreservat under ett år. I Colombia är många indianstammar tämligen okända och på senare tid har även flera övergrepp begåtts mot indianerna. De svenska studenterna kommer att undersöka vissa indianstammars levnadsform så att indianerna kan få den hjälp som är avpassad för deras kultur.

Det här programmet hade omöjligt kunnat komma igång så snabbt om vi inte hade fått Salénrederiernas stora hjälp, som vi alla är oerhört tacksamma för.

Lars Norberg

VD har ordet:

Årets bokslut föreligger i preliminär form och kommer att närmare kommenteras i nästa nummer, då det blivit definitivt fastställt. Så mycket kan sägas, att resultatet för 1967 är ytterst tillfredsställande.

Vår kyltrafik har fortsatt att utvecklas och f.n. ingår ett 70-tal fartyg i "systemet". I dagarna arbetar en grupp experter på att fastställa om operationen av fartygen i framtiden kan utnyttja datamaskiner eftersom problemen med att schemulera alla fartygen är en nästan övermänsklig uppgift för kyltrafikavdelningen.

I samband med allt större databehandlings- och automationsproblem, som således nu är högaktuella för företaget, har en ytterst intressant överenskommelse träffats för vår nya tankbåt på 215.000 ton som levereras av Kockums

1969. Detta fartyg kommer att förses med en mycket avancerad dataanläggning för praktiskt taget all driftskontroll. Anläggningen är en för svensk sjöfart gemensam forskningsangelägenhet, som vi tror kommer att få vittgående följdverkningar.

En stor del av 1967 års goda siffror sammanhänger givetvis med Suezkrisen, som ännu under överskådlig tid tycks förbli olöst. Man kan således tills vidare vänta sig en fortsatt god tankmarknad. Det är emellertid realistiskt att tänka sig att så snart Suezkanalen öppnas kommer de mindre och medelstora tankfartygen att få det mycket besvärligt. Mängder av verkligt stora båtar har beställts och dessa kommer oundgängligen att påverka tankfrakterna för de mindre fartygen i en utsträckning som gör att det torde bli svårt att driva dem under svensk flagg.

Det under 1967 övertagna Rexbola-

get med dotterbolag är numera helt inlemmat i driften och glädjande nog börjar den för oss nya färjtrafiken att visa en ljusare bild. I dagarna har två nya lastfärjor beställts som är utrustade för modern hantering. Mer därom på annan plats.

Omflyttningen av all kontorsverksamhet i Göteborg till terminalen i Skandiahallen är i det närmaste avslutad och vi hoppas att därmed ha uppnått den avsedda effektiviteten i organisationen. Totalt sett pekar prognoserna mot att resultatet 1968 skall bli ungefär lika bra som 1967. Om så skulle bli fallet, har vi blivit väl rustade för att möta de osäkra konjunkturernas skiftningar — och för att kunna fortsätta att utvecklas efter tidens krav!

Sven Lantz



M/S "San Benito"

M/S "SAN BENITO"

längd över allt	148,94 m
längd mellan perpendiklarna	137,16 m
bredd	19,51 m
djup till huvuddäck	10,00 m
djup till shelterdäck	12,80 m
djupgående	8,75 m
dödvikt	8.440 ton
lastutrymme i kubikfot ..	408.730
fart	20 1/4 knop
maskineri: 7 cyl. diesel Eriksbergs Mek. Verkstad/Burmeister & Wain utvecklande 10.500 hk vid 115 varv/min.	

"SAN BENITO" levererades från Eriksbergs Mekaniska Verkstad den 26 januari d. å. Det är det tredje fartyget i San-serien (de två andra är "SAN BLAS" och "SAN BRUNO") och det sextonde kylfartyget från detta varv till Salénrederierna (om Transal-båtarna räknas med).

Fartyget har två genomgående däck

och back samt två fruktdäck i förliga rummen och ett i aktre rummen. Skrovet har spegelakter och fallande förstäv med bulb under vattenlinjen. "SAN BENITO" är avsedd för transport av frukt, fisk och kött. Lastrumskapaciteten är fördelad på elva avdelningar, samtliga isolerade med plastbehandlade glasfiberskivor. Kylanläggningen, av Stal's fabrikat är dimensionerad för att kunna hålla -20°C i samtliga elva avdelningar.

För besättningen är det väl sörjt. Fartyget har en inredning för 34 mans besättning och endast två av hytterna är dubbelhytter. Det finns mässar för de olika personalkategorierna ombord och på det aktre däckshuset en 2×4 m stor swimmingpool.

Rederiet representerades vid övertagandet av direktör Nils Jannerfeldt. Befälhavare är kapten Sven Lantz (som lovat SALÉN-NYTT en artikel om sina intryck under jungfruresan) och maskinchef sjöingenjör John Rutgersson.

Kanske kan det vara av intresse att få fakta om fartyget i populär form: Lastrummens sammanlagda rymd är uttryckt i kubikmeter ca 11.550, vilket innebär att fartyget kan lasta 165.000 20 kgs bananlådor eller 210.000 äppel-lådor. För att isolera lastrummen åtgick 45 järnvägsvagnar med glasull. Fartygets kylmaskineri är försett med en sinnrik automatik som tillåter att temperaturen i de olika lastrummen kan hållas konstant med en noggrannhet av $\pm 1/10^{\circ}\text{C}$. Hästkraftantalet 10.500 svarar mot ca. 110 Ford Cortina GT-bilar. 20 1/4 knop innebär att "SAN BENITO" gör en hastighet av 37 1/2 km/tim.

Spegelakter: tvärt avhuggen akter, som blivit allt vanligare på moderna fartyg.

Bulb: droppformad förlängning av förskeppet under vattenlinjen som förbättrar vattenströmningen vid hastigheter omkring 17/18 knop och mer.

AB Banan-Kompaniet

Året var 1909. Norrmannen Carl Matthiessen hade just startat The Banana Company AB i Göteborg. Det hela var ett äventyr. Bananen var praktiskt taget en okänd frukt i Sverige. Och banantransporter över haven var ett nytt begrepp med många och okända risker. Det började illa. Den första bananlasten kom fram svartfrusen. Men pionjären Matthiessen gav inte tappt. Nya bananbåtar kom in, transport- och lagertekniken utvecklades. Snart var Fyffes-bananen välkänd över hela landet och svenskarna började lära sig att uppskatta den nya frukten.

Musa, som det latinska namnet för bananen är, har varit känd sedan långt före Kristus, Alexander den Store träffade på den i Indus floddal, muhammedanerna transporterade den till Nildeltat och via Afrika och Kanarieöarna tror man att den kommit till den Nya Världen. Det dröjde emellertid ända till slutet av 1800-talet innan en amerikan dristade sig till att försöka transportera den över havet till sitt hemland. Detta initiativ blev en succé. Sedan dess har bananen bl.a. genom transportteknikens utveckling blivit en stapelvara i hushåll över hela världen. En kedja av transporter är dock förutsättningen för att vi överhuvudtaget skall kunna konsumera den gyllene frukten. Från plantagen till skeppningshamnen, över haven, via hamnarna, under mogningsprocessen och i distributionen till konsumenterna — i alla led fordrar den känsliga bananen en minutiös omsorg. Transporterna har ständigt förbättrats och vi vet alla idag vilka avancerade fartyg som står till förfogande.

En revolutionerande förändring har nyligen skett i och med att man börjat skära ned och packa bananerna i kartonger redan i ursprungslandet. Detta har förändrat lasthanteringen och fruktens behandling i bananlagren i mottagningslandet. Det har även medfört att

det är omöjligt att förutse på vilken marknad den enskilda kartongen kommer att dyka upp. Detta har bl.a. lett till att "en kändis har bytt namn". Tidigare visste 97 % av alla svenskar att Fyffes var synonymt med bananer, men nu skall samma 97 % veta att Chiquita är namnet på den bästa bananen. Då man i USA lanserat namnet Chiquita har detta följdriktigt introducerats även på den europeiska marknaden. Man vinner ju även den fördelen att dyra annonskampanjer kan utnyttjas globalt.

Vi nämnde att The Banana Company AB hade en äventyrlig och spännande början. Genom kontakten mellan bananpionjären Carl Matthiessen och sjöfartsmannen Sven Salén kunde företaget, vars namn 1923 försvenskades till AB Banan-Kompaniet, inleda utvecklingen fram till nuets mångsidiga enhet. Idag är företaget alltså inte enbart en distributör av goda bananer, man är också ett allservice-företag i frukt och grönsaker. Företagets omsättning är ca 165 miljoner kronor varav ca en tredjedel på bananernas konto, resten utgörs av annan frukt och grönsaker.

Banan-Kompaniet är en storkund hos de svenska odlarna. BK har förutom sina nio mogningscentraler femtiotvå försäljningskontor över hela landet, vilka under den svenska skördesäsongen gör sina inköp lokalt för att säkerställa färskast möjliga varor och för att kunna bjuda lägsta möjliga priser. Importen spelar dock den största rollen och grönsaksodlarna i Holland, Italien, Danmark och på Kanarieöarna ser i BK en stor kund.

Ökande omsättning innebär för Banan-Kompaniets 250 chaufförer ständigt färskare varor som de i specialbyggda bilar distribuerar till landets butiker. Sortimentet? — Blomkål och dill, grönkål och jordärtskockor, majscolvar och meloner, morötter och palsternackor, paprika och pepparrot, potatis och rödbetor, sallad, selleri och tomater — ja, allt Ni kan tänka Er i grönsaksväg.

Frukten spelar emellertid en betydligt större roll inom Banan-Kompaniet —

märket Trubadur är väl för välkänt för att kräva en presentation? Primörfruktar som bigarräer, plommon, persikor och druvor kommer i första hand från Italien, men även Frankrike har på senare år blivit en stor leverantör. När vår egen säsong för äpplen och päron är slut rycker USA, Ungern, Argentina och Australien in som de stora äppleleverantörerna, medan päronen kommer från Italien, Frankrike och USA.

En hjälp för detaljhandeln som BK står till tjänst med är förpaketering. Speciellt på BK:s förpackningscentral i Hälsingborg är detta en väsentlig del av verksamheten, men förpaketering sker i större eller mindre grad vid samtliga försäljningskontor och vid varje mogningscentral i landet.



Bengt Salén.

Till sist ställer vi ett par frågor till Bengt Salén, sedan 1961 VD i Banan-Kompaniet.

F: Banan-Kompaniet har på senare år breddat sitt sortiment. Räknar Ni med att den utvecklingen skall fortsätta?

S: Vi är ett specialföretag för färsk frukt och färsk grönsaker. För det ändamålet har vi byggt upp en stor och riksförfattande distributionsapparat. Det är vår strävan att så effektivt som möjligt utnyttja detta fina distributionsverktyg. Därför kommer vi också i fortsättningen först och främst att ägna oss åt färsk frukt och grönsaker. Men inom den ramen vill vi naturligtvis kunna bredda oss och följa med i utvecklingen.

F: Vilken del av verksamheten kommer att öka kraftigast under de närmaste åren?

S: Utan tvekan grönsakerna. Vi får komma ihåg att Sverige konsumerar relativt lite grönsaker jämfört med många andra länder. I Italien t. ex. är årskonsumtionen per capita 150 kg medan Sverige visar upp blygsamma 35 kg. Även för frukterna räknar jag med en konsumtionsökning.

F: Trots att bananernas försäljningsvolym ökar dominerar de inte längre omsättningen. Hur ser Ni på det?

S: Det är självklart en mycket positiv utveckling. Vårt arbete inriktas nu på att i ännu högre grad anpassa oss till denna utveckling för att kunna bli en i varje avseende pålitlig och effektiv leverantör av frukt och grönsaker.

Bananlossning på den gamla goda tiden.





TOR LINE

Tor Line resetjänst

Onsdagen den 28 februari sågs en engelsk bobby och en holländsk skönhet i hörnet av Södra Vägen och Berzelii-gatan i Göteborg.



Det var inte frågan om någon invasion utan om invigningen av TOR LINES Resetjänst, som vi hoppas skall invaderas av reslystna västsvenskar. Resetjänsten skall utgöra ett komplement till bokningscentralen i Skandiahallen och man skall i tillägg till TOR LINES resor även kunna köpa Norge—Köpenhamn Linjens resor där.

Vi vill i sammanhanget erinra om TOR LINES Resetjänst i en av Stockholms förnämligaste lokaler, Strandvägen 1 — alltid till Er tjänst.

Journalutdrag

I däcksdagboken ombord i M/T "SVEN SALÉN" på resa från S:t John till Persiska Viken finns den 21 mars följande införande:

1635 siktat en m/seglare rätt förut med nödsignal hissad "signalflegga L under ett svart klot".

1650 stoppat båda maskinerna.

1700 m/seglaren, vilken befanns vara "LENNART" av Mariestad, långs sidan. "LENNART" på resa Gibraltar—Dominica, behövde smörjolja och lite förnödenheter, vilket överlämnades till dem. "LENNARTS" befälhavare frågade om att få sända ett par telegram vilket gjordes.

För övrigt syntes hela besättningen 8 man och en kvinna vara vid gott mod.

1818 "LENNART" klar akteröver, slagit full fart och fortsatt resan.

I. Kristensson
Befälhavare

Utbildning för sjöpersonal

Det har genom rundskrivelser, som distribuerats till fartygen framgått att vi har bedrivit en utvidgad kursverksamhet i för den ombordanställda personalen viktiga ämnen. Delvis har Svenska Redarföreningens kurser anlitats, delvis har vi själva och i samarbete med olika företag och institutioner haft kurser. Vi anser det mycket betydelsefullt att såväl befäl som manskap på detta sätt bereds tillfälle att ta del av de senaste rönen inom sjöfartens olika områden och vi har noterat ett glädjande intresse för denna verksamhet. Vi drar därav slutsatsen att både viljan till och behovet av vidareutbildning finns inom företaget.

Sedan i oktober månad 1967 har 18 kurser med sammanlagt 96 deltagare arrangerats. Då räknar vi inte de informationskurser som hållits av berörda varv för allt befäl före leveranserna av T/T "SEVEN SEAS" och M/S "SAN BENITO".

Följande kurser är för närvarande planerade:

- Brandskydd i fartyg, Sthlm 16—19/4
- Konstruktion och Korrosionsskydd, Gbg 24—26/4

- Instrument och Reglerteknik, Sthlm. 5 kurser på följande datum 22—26/4, 27—31/5, 26—30/8, 23—27/9 och 14—18/10.
- Livsmedelshandling och Kylning, Sthlm eller Gbg 2 kurser på följande datum 30/9—5/10 och 9—14/12.

Som tidigare sagts arrangeras kurserna av olika organisationer, institutioner, Redareföreningen och oss själva. Vi finner här kurser av olika kategorier: å ena sidan sådana, som ingår som ett normalt led i verksamheten för att upprätthålla tjänstedugligheten till sjöss, å andra sidan sådana, som utan att falla under den första kategorin på ett eller annat sätt är av intresse för den ombordanställda. Beträffande den första kategorien är det vår inställning att alla kostnader i sammanhanget skall bäras av rederiet. Beträffande den andra kategorin vore det önskvärt att bereda ytterligare utrymme för sådana genom att deltagarna själva bestrider en del av kostnaderna. Förslagsvis kan delar av vederlagstillgodohavandet utnyttjas för vidareutbildning, självfallet utan att detta kommer att inkräkta på den ledighet av två månader som utlovats enligt 7—2 systemet.

Vi välkomnar i övrigt alla synpunkter och förslag beträffande kursverksamheten.

Åke Friman



Kurs vid Honeywell 22—26 april 1968.

Timecharterflottan

M/S "ALIOTH"

För första gången har vi en bulgarisk båt på timecharter. Det är M/S "ALIOTH" en 13.000 tdw ore carrier med maskinrum akteröver och midskeppsöverbyggnad. Den är slutad för tre månader med option på fler perioder. Första resan går med malm från Melilla till Dagenham. Befälhavare kapten Kyril Natchev.

Vi önskar slå ett slag för "postnummer"! Tag för vana att meddela Ert eget postnummer när Ni lämnar Er adress till någon. Försök själv att använda postnummer vid all korrespondens. På kontoren har väl alla avdelningar postnummerkataloger — det skall även finnas ombord i alla båtar.

Postnummer numrera numera!

M/S "THORSTIND"

Norges H. o. S. presenterar 1/4 M/S "THORSTIND". Efter leverans från Framnæs mek. Verksted A/S, Sandefjord till A/S Thor Dahl gick fartyget på timecharter till oss försett med S-märkt skorsten. Fartyget är på 5.965 tdw, lastar 246.500 cbft och gör 19 knop. Kylanläggningen är helautomatisk.

Befälhavare kapten John Sörensen och maskinchef Arne Tveitan.

SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson