



SALÉN NYTT

Nr 5/1968

Salén & Wicander övertar generalagenturen för Toyota



Pressen har på sista tiden innehållit en del uppgifter om Toyota Motor Sales Co., Ltd. Uppgifterna har inte alltid varit likalydande varför vi saxar ur Salén & Wicander ABs press release.

Toyota-bilar har sålts i Sverige sedan slutet av 1964. Erla Auto Import A/S, generalagenten i Danmark har via sitt dotterföretag Scanmobil i Landskrona arbetat upp en viss marknad i sydligaste Sverige, men då man även är generalagent för Norge och Island har man inte kunnat koncentrera sig helt på den svenska marknaden. I fullt samförstånd med samtliga parter har tillsats en svensk generalagent.

För närvarande rullar ca 1200 Toyota-bilar på de svenska vägarna. De har sålts genom ett fåtal återförsäljare, som haft svårigheter att skaffa fram tillräckligt antal bilar. Bilarna håller hög teknisk standard och är uppenbart driftsbilliga. Reservdels- och teknisk service har skötts klanderfritt.

Salén & Wicander kommer nu att successivt bygga ut återförsäljar- och servicenätet samt starta egen försäljning och service i Stockholm. Tidpunkten för Salén & Wicanders övertagande av ansvaret för Toyota är inte fastställd men torde bli runt årsskiftet. Detaljhandelsförsäljningen i Stockholm beräknas starta i början av februari 1969.

Herr Ingemar Falgard, som lett Scanmobil AB, Landskrona träder i dagarna i Salén & Wicanders tjänst.

Toyota — Japans största bilfabrikant — är även en av de största i världen och tillverkar närmare 1,2 miljoner bilar per år. I USA är Toyota för närvarande nr 3 bland importmärkena.

Av Toyotas stora sortiment kommer följande modeller att importeras till Sverige: Crown Sedan & Herrgårdsvagn (6 cyl. 115 SAE hkr), mellanvagnen Corona Sedan samt den mindre Corolla Sedan, Sprinter & Herrgårdsvagn (4 cyl. 60 SAE hkr).



Corolla Sprinter.

Några frågor till Civ.ing Göran Axell, VD i Salén & Wicander, med anledning av Toyota-nyheten.

F: Vi är något konfunderade av att S&W ger sig in i bilbusiness i som det förefaller stor skala. Vi har ju Wiklunds inom koncernen.

S: Wiklunds är ett bildetaljist-bolag i Stockholm. S&W är ett importbolag av kapitalvaror och det är importfunktionen och marknadsförandet i hela Sverige som gör Toyota intressant för oss. Vi önskar utöka våra affärsförbindelser och då vår egen export till Japan av GUNCLEAN och Salwico löpt mycket fint, har det blivit naturligt att söka förbindelse med Japan också andra vägen. Hur det kom att bli Toyota är en lång historia och nu när vi beslutat oss i och för sig mindre intressant. Att vi sedan också startar ett eget detaljistbolag i Stockholm är i huvudsak för att få egen erfarenhet av detaljistledet

som underlag för våra underhandlingar med återförsäljarna.

F: Produkten?

S: Alla våra undersökningar indikerar en synnerligen hög kvalitet på Toyota-bilarna och stora förhoppningar att Japan kan bli än mer framträdande bland de bilproducerande länderna än de redan är. Man har redan lättat litet på förlåten om vad som kommer i mitten av nästa år och det är rent spännande.

F: Vi fick aldrig tillfälle ställa frågor i samband med presentationen av bolaget i SALÉN-NYTT Nr 3. Vad är det för speciella problem med ett företag av typ Salén & Wicander?

S: Man kan väl uttrycka det som så att det gäller att ha tillräckligt många projekt i gång för att alltid något eller några skall ge grädden på verksamheten. Hittills har vi haft en flygmotorperiod, avlöst av perioder när helikoptrar, dieselmotorer, små
(forts. sid. 5 spalt 1)

VD har ordet:

Meningen är att denna speciella spalt skall innehålla nyheter om bolagets verksamhet — helst intressanta. Nu inträffar emellertid dylika inte helt i takt med beslutade utgivningsdatum för SALÉN-NYTT, men eftersom ansvarige utgivaren är obehaglig i avseende på att hålla på fastställda tider, får vi spara de stora nyheterna till nästa gång.

Vi hoppas då kunna rapportera om just betydelsen av att hålla tidtabeller, vilket vårt kylrederi gjort till sin speciella hobby.

Alldeles bortsett från vad vi håller på med kan med ganska stor visshet förutses mycket kärva tider några år framåt för

kyltrafiken. Det förefaller som om en del redare i brist på andra investeringsobjekt beslutat sig för att bygga kylbåtar utan att ha klart för sig sysselsättningsförutsättningarna. Detta har medfört att det nu kommer att finnas ett stort överskott på kyltonnage, som utbjudes till billiga frakter. Man kan idag i det närmaste frakta främmande flaggors kylbåtar till inte alltför många procent över dagliga driftskostnaderna under svensk flagg.

I tillägg här till har en 10—20 %-ig förhöjning av nybyggnadspriserna skett som en följd av Suez-krisen och därmed sammanhängande efterfrågan på tanktonnage. Vi ser därför med en betydande oro på möjligheterna att förnya den sven-

ska kylflottan. Som bekant driver vi vår trafik med cirka 20 egna och 40—50 chartrade kylbåtar och skulle inte gärna se att balansen rubbades ytterligare till förmån för charterbåtarna.

Vi har ett mycket betydande kunnande i våra fartyg, som ger ett plus, men bara kunnighet och erfarenhet räcker tyvärr inte långt i hård fraktkonkurrens. De närmaste åren blir utan tvivel utslagsgivande och vi får se om det skall lyckas oss att i fortsättningen operera vår världsomspännande trafik med åtminstone lika många svenska kylbåtar som idag.

Sten Salén

Ofta och väl sedda gäster

Den rubriken föresvävade vi oss skulle vara användbar beträffande våra tankfartygs besök i Gulfen. Då en gammal god vän till rederiet — fotograf Per-Olow, som nästan börjat sin bana i salningen på Chefens segelbåt HAVS-ÖRNEN — ändå skulle till Egypten på en del jobb ombad vi honom att för vår räkning åka upp till Kuwait för att ta några "on the spot pictures". Vi visar här ett kronologiskt axplock av bilder tagna av de tankers som "råkade" vara där, samt får några kommentarer av Per-Olow:

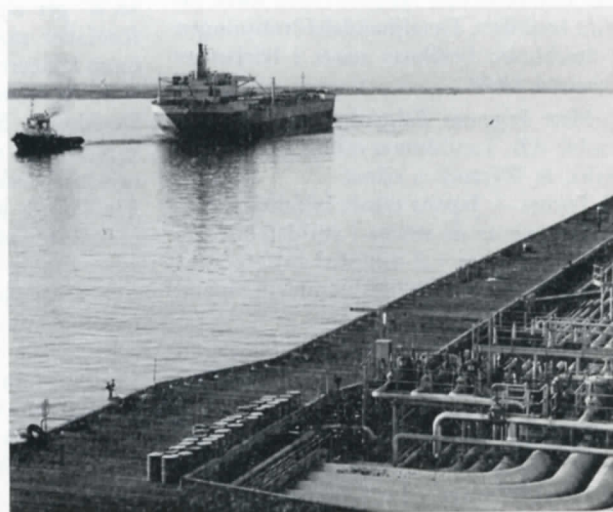
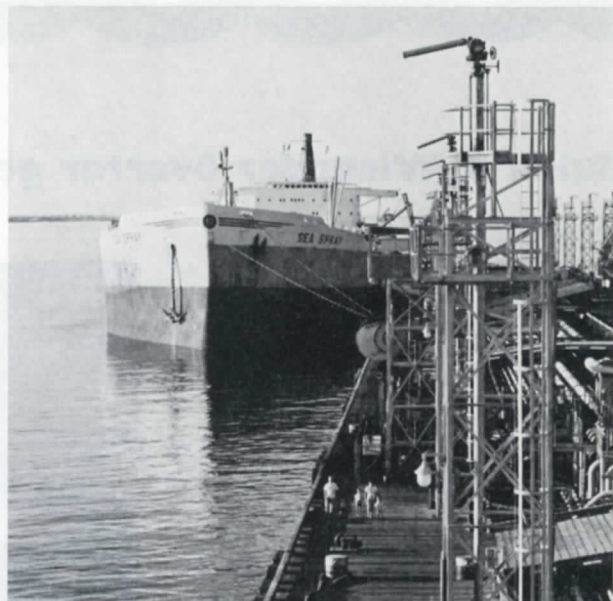
Buster von Platen — chefredaktör med attesträtt på gamla Vecko-Journalen — slängde åt mig då jag passerade ut genom hans dörr, att jag lika gärna kunde titta in till kamelryttarna i Kuwait, då jag ändå var kring korsvägarna i Indien. Det var för så där 23 år sedan — jag fann fina arabiska profiler utefter Gulfen — den Arabiska — som sysslade med pärlfångst, fiske och kamelaffärer. Naturligtvis inte att förglömna den sjöfart de existerat på sedan historien långt före Abrahams tid... Arabiska doher seglade i fredlig handel från hamnarna utefter arabiska gulven till kryddornas Indien. Här fanns också Piratkusten.

Dagens Kuwait är så oändligt annorlunda. Det gamla Kuwait minns jag väl mer som något som mor läst för mig om ur "Tusen och en natt" — det nya Kuwait, det som oljan gett liv åt — där är romantiken undanträngd av luftkonditioneringsinstallationer, fyrfiliga autostador där araberna tyglar sina hundratals hästkrafter i ystra gatlopp kontrollerade av eleganta motorcykel- och bilburna poliser. Kamelmarknaden innanför den gamla stadsmuren fungerar numera ute på ett sandområde där kamelerna och fåren ersatts av vad västerlandet erbjuder i form av bilar som säljs till låga priser i begagnat skick. Oljan pumpas upp i tankarna kring Mina al Amadi och Fahaheel för att pumpas vidare ut till de flytande oljecisterner som fraktar "soppan" till världens pulserande utvecklingsländer. Kuwait — välfärdsstaten framför andra. Inga skatter, fria telefoner, sjukhus och det mesta annat fritt. 100 liter till bensin till amerikanska dollartjutt är inte gratis — det blir 16: —. Varje kuwaiti får kr 225.000: — till eget hus — som lån. Jag är inte helt övertygad om att slantarna måste betalas tillbaka...

En samling obetydliga hus med några få mer spaciösa byggnader år 1945. I dag — ja, även den mer blaserade resenären lyfter på ögonbrynen inför detta 20-de århundradets supermoderna Klondyke. Kuwait, den moderna staden med förstäderna ute i Det stora Sandhavet. Och den enorma gästfriheten som stannat kvar fast stressen försöker maka på traditionerna.

Under en veckas tid bevakade jag 3 stycken av Saléns tankbåtar — min uppgift var att söka få ihop några bilder då SEA SPRAY, SEA SAPPHERE och SEVEN STARS lastade olja från North Pier i Mina al Amadi. Under många års travande i öknarna i Nubien har jag fått en viss vana vid höga dagstemperaturer. Långkalsingar har jag aldrig ägt några — ullstrumporna lämnade jag i Cairo och långtade bara efter den iskalla Pripps blå som i avalkoholiserade Kuwait numera ej finns att tillgå. Jag svettades tillsammans med mina vänner — 3 bröderna Nikon F. och systrarna Rollei S. L. Sextiosex. Emellertid fick jag en del bra "kort" — och jag tackar såväl bussiga medlemmar av båtarnas besättningar som skepparna för visad hänsyn till mina övertramp i den marina filologin — jag envisades med att kalla saker för vad de är — även ombord — väggar, dörrar, fönster och tak.

9.10 T/T "SEA SPRAY" lastade 114.971 ton — 15.10 T/T "SEA SAPPHERE" lastade 57.948 ton — 16.10 T/T "SEVEN STARS" lastade 97.550 ton — mer än en kvarts miljon ton på Salénköl under en vecka!



AB A. WIKLUND



Gunnar Berg, VD i AB A. Wiklund.

Företaget grundades 1891 och började sin verksamhet som cykeltillverkare under namnet AB A. Wiklunds Velocipedfabrik. Märket Nordstjernen blev länge ett ledande märke inom cykelhandeln.

År 1903 införlivades motorcyklar i försäljningsprogrammet och året därpå följde den första bilen — en vagn av märket Star. På den internationella bilutställningen i Stockholm i april 1905 deltog Wiklunds med 7 olika modeller av märkena Star, Peugeot och N. A. G. 1906 kompletterades bilprogrammet med Fiat. Cykeltillverkningen var dock den dominerande rörelsegrenen ända in på 20-talet, då emellertid bilförsäljningen började öka.

Under början av 20-talet såldes Chevrolet person- och lastvagnar till 1925, då bolaget erhöll generalagenturen för Nash. År 1932 kompletterades programmet med agenturen för Packard. Cykeltillverkningen avvecklades 1939 och i samband därmed ändrades namnet till AB A. Wiklund. Under andra världskriget, då bilförsäljningen av förklarliga skäl upphörde, hölls rörelsen i gång genom tillverkning och försäljning av gasgeneratorer samt släpvagnar.



Öregrundsgatan 3/5 — försäljningsyta i tre plan på 2.500 kvm för nya och begagnade bilar.

År 1945 övergick bolaget i Salénkoncernens ägo. Det nya bilförsäljningsprogrammet efter kriget kom att bestå av Rolls Royce, Bentley, Packard samt nytilkomna Rover. Förutom bilprogrammet upptogs vissa andra agenturer för bilutrustning, maskinutrustning och däck. 1955 kompletterades programmet med Fiat och 1957 med Vauxhall. I och med att Wiklunds 1959 blev återförsäljare för Ford Motor Company AB avvecklades import-agenturverksamheten och verksamheten har under 60-talet bedrivits såsom ett bildetaljhandelsföretag innefattande, förutom försäljning av nya och begagnade bilar, reservdelsförsäljning och verkstads-service.

Bilmarknaden under 60-talet har präglats av stora svängningar i personvagnsförsäljningen, vilket belyses av att 1960 registrerades 160.000 st, 1965 275.000 st och 1967 175.000 st personvagnar i landet. För att lättare kunna möta dylika marknadssvängningar kommer företagets försäljningsorganisation att under hösten koncentreras till fyra försäljningsställen, nämligen Öregrundsgatan 3—5, Ringvägen 151, Roslags Näsby samt Södertälje/Tumba. Företagets centrallager av reservdelar är inrymt i egen fastighet på Tantogatan 8 på Söder. Dessutom säljes reservdelar från verkstadslagen. Företaget systerföretag totalt cirka 100 verkstadsmontörer, fördelat på personvagnsverkstäderna Lidingövägen 75, Tantogatan 8, Hud-dingevägen 400, Roslags Näsby, Tumba, Södertälje samt last- och plåtverkstaden Ringvägen 11.

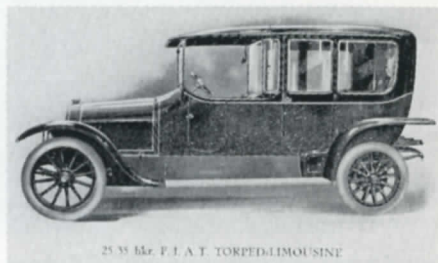
Verksamheten i Roslags Näsby bedrivs i egen nyuppförd anläggning i tre plan. Den förhyrda fastigheten på Öregrundsgatan 3—5 kommer efter omdisponering och ombyggnad att inrymma bilförsäljning i tre plan med plats för visning av ett 30-tal nya bilar och ett 60-tal begagnade.

1966 övertogs Ford-representationen i Sundsvall genom förvärv av Jonnie Dahlström i Sundsvall AB, som bedriver verk-

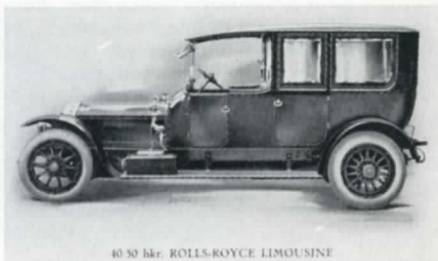
samheten i egen fastighet vid södra infarten till Sundsvall. Chef för detta företag är direktör Bertil Westin.

Fords produktprogram omfattar modeller i samtliga prisklasser — engelska Escort, Cortina och Zephyr, tyska 15 M, 17 M och 20 M samt amerikanska Falcon och Mustang. Samtliga modeller är anpassade till de nya säkerhetsnormer, som träder i kraft från modellåret 1969. Inom distributionssektorn har Ford ett konkurrenskraftigt program, i första hand genom Transit 1100 och 1750 samt bussar för 10 och 15 personer. Den tyngre lastvagnsidan representeras genom D-serien med produktalternativ mellan 2 och 10 ton.

I tillägg till ovanstående presentation av AB A. Wiklund har vi tillfälle att visa ett par bilder ur företagets "Priskurant" från år 1913. Vi har valt att presentera en FIAT, som man då var agent för, och en ROLLS ROYCE, som Salén & Wicander idag säljer.



Priset för denna vagn med "sittplats för 6 personer, tak öfver och glas framför föraren" Kronor 15.500:—



Priset för denna vagn med "Lyxvagnskorg af Rothschild & Fils' i Paris tillverkning och belysning in- och utvändigt från Ducellier dynamo" Kronor 32.000:—

Denna "Priskurant", som på omslags-sidan har en vacker bild av en 300 hkr FIAT Racer, har vi fått låna av A. Georg Ekholm. Georg Ekholm, som är född 1905, började hos Wiklunds som fjorton-årig gosse i kortbyxor och blus med sjömanskrage år 1919. Han har sedan varit i företagets tjänst hela tiden, med ett avbrott för krigsåren. Hans tjänstetid hos Wiklunds började alltså 1919 och varade till 1961 och han arbetade under denna tid på cykel- och bilringsavdelningen. Då bilgumiavdelningen gick över till Salén & Wicander följde han med och var verksam där till i år, då avdelningen lades ned. Georg Ekholm sköter nu leveransbevakning på Salénrederiernas inköpsavdelning i Stockholm.

Vi frågar oss — finns det någon, någonstans inom koncernen med en så lång och obruten tjänstgöringstid?

Sjöbefälets gruppförsäkring

För rederiets sjöbefäl finns sedan den 1 oktober 1968 en frivillig gruppförsäkring som omfattar liv-, sjuk- och olycksfallsförsäkring.

Försäkringsplanen har utarbetats av Försäkringsbolaget Framtiden i samråd med rederiet. Vi tror oss därmed ha tillmötesgått framförda önskemål om ett förstärkt försäkringsskydd till lägre kostnad än motsvarande individuellt tecknade försäkringar. Försäkringsbeskeden är under utsändande till fartygen och medlem som till årsskiftet ännu ej erhållit detsamma ombedes kontakta sjöpersonalavdelningen. De senast fastställda premierna och försäkringssummorna kommer att gälla även under 1969.

Intresset för att lösa trygghetsfrågan för de anhöriga vid dödsfall liksom värdet av en gardering för de ekonomiska konsekvenser för egen del som ett sjukdoms- eller olycksfall kan innebära har varit påfallande stort. Cirka 650 sjöbefäl inklusive hustrur är anslutna till försäkringen.

Beklagligt nog har nyligen tre dödsfall inträffat bland våra försäkrade sjöbefäl. Tack vare försäkringen har till de avlidnas anhöriga från försäkringsbolaget utbetalats 114.000 kronor.

Gruppförsäkringarna är rena riskförsäkringar och gäller enligt följande:

Livförsäkringen är så utformad, att den skall ge största möjliga skydd under den tid, som den försäkrades ekonomiska ansvar är störst och gäller till 67 års ålder. Beloppens storlek baseras på aktuell tariffön med lägst 16.000 och max. 54.000 kronor i försäkringssumma. Hustruförsäkring ingår till 50 % av makens försäkring.

Sjukförsäkringen ersätter inkomstbortfall vid arbetsoförmåga på grund av sjukdom eller olycksfall och är indexreglerad. Utbetalad ersättning är skattefri inkomst.

Olycksfallsförsäkringen garanterar ett stödkapital och rehabiliteringstillägg vid invaliditet genom olycksfall samt ersätter läkekostnader och kostnader för tandskador samt resekostnader i den mån dessa tre typer av kostnader vid olycksfall inte betalas från allmän försäkring eller från annat håll.

Tidigare utsänd försäkringsplan ger information om försäkringsbeloppens storlek och premier.

För att förenkla premiebetalningen av försäkringen har rederiet medgivit löneavdrag. I samband med att redovisningslistor över försäkringspremier inkommit

från fartygen har det visat sig att flera medlemmar inbetalar avgifter för försäkringar som de å teckningslistan ej anmälde sig till. Det bör observeras att ändring av försäkringens omfattning endast får ske genom att ny teckningslista insändes till rederiet. Den nya försäkringsformen träder då i kraft månaden efter det att den första premien erlagts och listan kommit oss tillhanda.

Premien är avdragsgill inom ramen för det allmänna försäkringsavdraget och utbetalda försäkringsbelopp är fria från inkomstskatt. Av utbetalt livförsäkringsbelopp är 32.000 kronor per förmåntagare fritt från arvsskatt.

Premiefrielse erhålles vid långvarig arbetsoförmåga på grund av sjukdom eller olycksfall.

Gruppförsäkrad som övergår till annan verksamhet eller till annat företag som har gruppförsäkring har möjlighet att ingå i denna. I annat fall har man rätt att utan hälsoprövning teckna individuella försäkringar s. k. fortsättningsförsäkring.

Livbolaget Framtiden står även våra sjöbefäl till tjänst i övriga försäkringsfrågor som är eller kan bli aktuella.

I övrigt kan nämnas att försäkringarna administreras av Gruppförsäkringsbolaget Förenade liv, där Framtiden är samförsäkrande bolag tillsammans med andra svenska försäkringsbolag.

Övertid ombord

SALÉN-NYTT har från båtsman Carl Jensen, T/T "SEVEN SKIES" fått en kommentar till kapten Sven Lantz artikel beträffande "Övertid ombord" i Nr 4, som vi med be-näget tillstånd återger här nedan:

Det synes mig angeläget att icke kapten Lantz's syn på förhållandena får stå oemotsagda, som båtsman skall jag endast uppehålla mig vid den del som berör mitt område i artikeln.

Beträffande båtsmans 1/2-timme varje vardagsmorgon så tycks kapten Lantz anse att den endast består i den information som erhålles av befälet på bryggan. Den övervägande övertidsorsaken ligger snarare i att material och verktyg måste fram-plockas och vara klara för fördelning till däcksmanskapet när dessa 08.00 infinner sig till dagens arbete. Det är lätt att inse hur kostsamt det skulle bli för rederiet om detta skulle påbörjas i samband med att mannarna infinner sig för arbetsfördelning, då sammanlagda väntetiden för dessa i så fall betydligt skulle överstiga båtsmans debiterade övertid. Denna väntetids-kostnad som uppkommer vid av kapten Lantz rekommenderade förfarande kommer naturligtvis inte tillsynes bokförings-mässigt, men vi får hoppas att resultaten som framräknats av kapten Lantz inte räknas högre än de som i verkligheten är mest gagneligt för rederiet. Dessutom får man förmoda att kapten Lantz efter ett mångårigt arbetsledarskap till sjöss, vid närmare eftertanke inser hur värdefullt, inte minst auktoritativt, det är att arbetsledaren har alla uppgifter och ev. hjälp-medel klara när underordnade infinner sig för order.

"Sjöberg" på dåligt humör



Vackert! Ja, men knappast angenämt. Trots kraftigt nedsatt fart tar M/S "CARIB" in sjö över förskeppet.

Sjökapten Staffan Jonsson, som tidigare i år tjänstgjort på M/S "CARIB" ex "ARAWAK" har till SALÉN-NYTT sänt ett par bilder som vi gärna återger.

Under en resa från Panama till Japan i mars i år råkade man ut för "Sjöberg" på riktigt dåligt humör. Sjökapten Jonsson har från bryggan tagit verkligt imponerande bilder. Han gav sig även ut på backen när det var möjligt att föreviga spåren efter "Sjöbergs" härjningar.



Färgen slogs bort och däckets gav vika under den hårda behandlingen. Läckan här har tätats med talg.

(SALÉN & WICANDER... forts. fr. sid. 1)

gasturbiner, stabiliseringssystem och nu senast GUNCLEAN representerar grädden. Perioderna blir längre eller kortare beroende på våra huvudmäns förmåga att hänga med i utvecklingen och konkurrensen (när det gäller GUNCLEAN på vår egen förmåga). Men många projekt resulterar i många röda konton som måste kunna bäras av en relativt omfattande "bread & butter" business som också måste förnyas.

F: Var kommer Toyota?

S: Jag hoppas och tror det kan bli både volym och lönsamt.

F: Står GUNCLEAN i särklass?

S: Ja, det är inte ofta som marknadens krav på ett nytänkande och den produkt vi tack vare kapten Ajnefors snabbt fick fram klaffar så helt. Vi hade en ovärderlig hjälp av direktör Jannerfeldts tro på projektet, som hjälpte oss att satsa på det sätt vi gjorde och likaså av det stöd vi generellt haft och fortfarande har genom de utprovnings- och demonstrationsmöjligheter på rederiets fartyg som erbjudits oss. Detta och en lyckligt utformad offert till Shell, som fick dem att specificera GUNCLEAN för hela sitt stora nybyggnadsprogram, trots att det spänner över en fyraårsperiod, är bakgrunden till vår framgång. Sen har det gått slag i slag.

F: Kan det fortsätta så?

S: Det tanktonnage som världen behöver kan ju inte vara obegränsat, även om det just nu ser ut så. Men vi har experiment igång för landinstallationer, som även om det blir i mindre skala verkar lovande. Sen vi nu fått smak på egen produktutveckling hoppas vi kunna fortsätta med sådan. Vi spänner över ett brett område inom tekniken.

GUNCLEAN, det av Salén & Wicander marknadsförda tankrengöringssystemet har väckt allmänt intresse och vi kompletterar vår artikel om Salén & Wicander med en del fakta från Marinavdelningen i Göteborg:

Som tidigare nämnts har på 1½ års tid order ingått för 11 miljoner ton deadweight tanktonnage, detta innebär i detaljerade siffror:

70 fartyg alla över 42.700 tdw
51 fartyg överstigande 100.000 tdw
20 fartyg överstigande 200.000 tdw
6 fartyg överstigande 300.000 tdw

Närmare 3.000 GUNCLEAN-apparater och 250 drivaggregat, värda ca 20 miljoner kronor har tillverkats för dessa fartyg.

Förhandlingar förs idag med redare från 23 olika nationer om utrustning av kommande projekt med GUNCLEAN.



Gunclean vattenkanon installeras igenom däcköppning av samma storlek som vanliga rengöringsluckor.

En försäljningssuccé som rör Rederiet och Salén & Wicanders Marinavdelning har noterats av John J. McMullen Associates, Inc., New York i och med att man tecknat kontrakt för den 500:e FLUME Stabilization Systeminstallationen.

Hur berör det oss?

Jo, Salén & Wicander är generalagent i Skandinavien för FLUME och den 500:e installationen är avsedd för en av de roll-on/roll-off färjor, som vi presenterade i SALÉN-NYTT 2.

För att celebrera denna tilldragelse höll John J. McMullen Associates en middag i Oslo under vilken Mr. Sheldon B. Field till direktör Nils Jannerfeldt överlämnade en silverskål och påminde om att Salén-rederierna har ett drygt 25-tal fartyg utrustade med FLUME Stabilization System.



Går Du i biltankar?

Som framgår av detta nummer satsar Salén & Wicander på Toyota från nyårsskiftet. Vi behöver snabbt få utagnar på stan (Stockholm och Göteborg) och vi vet att vi kan erbjuda en kvalitetsprodukt.

Kan Du vänta med Ditt bilbyte till början på nästa år, kommer Du att få en alldeles extra specialrabatt om Du hjälper oss få folk att räkna med Toyota i sina bilfunderingar!

SALÉN & WICANDER
AKTIEBOLAG

Flottan

Här följer fortsättningen på den lilla utredningen om kylfartygens namn och fortsätter med A-båtarna. De senaste tillskotten, SAN-båtarna återkommer vi till:

ANTIGUA förekommer i två sammanhang i det karibiska området. Dels är det namnet på en ö i Mindre Antillerna eller Leeward Islands kedjan sedan 1958 medlem i den Västindiska Federationen. Ön har ca 60.000 innevånare och producerar framför allt socker och bomull. Den upptäcktes år 1493 av Columbus och döptes efter Sevilakyrkan Santa Maria la Antigua. När vi talar om Antigua är det emellertid staden Antigua i Guatemala, som har fått ge namn åt fartyget. Staden grundades som provinshuvudstad 1527 under namnet Santiago de los Caballeros, förstördes 1542 av en storm från vulkanen Agua och nyuppfördes i närheten samt raserades vid en jordbävning 1773. Huvudstaden flyttades 15 miles till nuvarande Guatemala City för att undvika naturkatastroferna och den tidigare staden blev känd som *la antigua capital* eller bara Antigua. Staden är nu en populär bostads- och rekreationsort inte minst på grund av dess vackra läge vid foten av vulkanerna och dess milda klimat.

ANTILOPE fordrar väl som namn inte någon närmare förklaring.



Spanska galärer i Karibiska sjön, här vid Hispaniola (nuvarande Haiti). Efter samtida kopparstick.

ARGONAUT. Vi känner från den grekiska mytologien hur Jason fick i uppdrag att hämta det Gyllene Skinet. För att fullgöra uppdraget samlade han 50 hjältar kring sig och lät under gudinnan Athenas ledning bygga det första omtalade galärskeppet som döptes till ARGO efter det grekiska *argos* som betyder snabb, hastig. De ombordvarande kallades argonauter.

ARIEL är ett bibliskt ord med flera betydelser. I de olika böckerna finns betydelserna: lejonlika män, lejon, som synonym för Jerusalem och som en av Ezras följeslagares egennamn. Den betydelse vi vill se är emellertid den som Shakespeare i komedien Stormen har givit namnet Ariel = vindens ande.

ATITLÁN är en högt belägen kratersjö i Guatemala känd som turistattraktion. Den ligger mellan tre vulkaner San Pedro, Tolimán och Atitlán. Sjön är 2,5 × 2 svenska mil och mycket djup. Runt densamma ligger ett flertal indianbyar kända för sina högklassiga handarbeten.

ATLANTIDA är namnet på ett litet departement i norra Honduras som svarar för ca 15 % av Honduras bananproduktion. Atlántida ligger på den Karibiska sidan av Honduras.



TOR LINE

Informationsresa

Söndagen den 13 oktober åkte en grupp på 12 svenska resebyråtjänstemän från 10 olika byråer till England på en s. k. "educational tour". Ledare för resan var från TOR LINE Lars-Göran Blom och från British Travel Association Mr. Alistair Hankey, verksam i Stockholm.



Från Volvos uppställningsplats i TOR-terminalen vidarebefordras godset till de olika Volvo-fabrikerna.

Volvo öppnar ny godsterminal i England

Volvos nya godsterminal i Immingham, England, är en helt ny länk i den stora och komplicerade kedja som fordras för att styra materialflödet till Volvo-produktionen i Sverige. Terminalen, som ligger vid den enda storhamnen i grevskapet Lincolnshire en bit in i floden Humber, omfattar dels en terminalbyggnad med kontor på 2.745 kvm och dels ett förråd för buffertlager.

Genom terminalen passerar ca 900 ton delar under en normal arbetsvecka. Årsflödet blir 40.000—45.000 ton och värdet av godset uppgår till ca 200 miljoner kronor för vidare befordran med TOR LINE.

Till Volvo-terminalen kommer godset i huvudsak per lastbil från mer än ett hundra olika brittiska leverantörer. Godset rangeras och lastas på storflak (internationella hamn-"flats") för vidarebefordran till hamnen och lastning ombord på TOR LINE-båtar, som avgår till Göteborg tre gånger per vecka.

Godsflödet från hela Storbritannien till åtta Volvo-fabriker i Sverige, bl. a. Volvo Köpingverken och Bolinder-Munktel i Eskilstuna, är ett ytterst stort komplex, som styrs med hjälp av datamaskiner i Göteborg. Genom datastyrningen kan Volvo arbeta med en mycket snäv förrådshållning. En låda bromsdetaljer t. ex., som lämnar Birmingham på måndag morgon, kommer att vara ute till havs vid midnatt och i Göteborg nästa dag.

För att klara styrningen av gods på så långa leveransroutor krävs noggrann planering och ett gott samarbete med leve-

rantörerna. Volvo har för detta ändamål egen personal i England, som sköter den dagliga kontakten med leverantörerna där.

TOR LINE-båtarna, som går i skytteltrafik mellan Göteborg och Immingham, för med sig tomma Volvo-pallar och storflak ("flats") på utresan och gods i det egna Volvo-emballaget på hemresan.

Vid ankomsten till TOR-terminalen i Göteborg tas godset omhand av Volvo-personal för vidarebefordran till de olika fabrikerna i Volvo-koncernen.

Buffertlagret i Immingham är till för att bl. a. klara eventuella stopp, som kan inträffa på grund av kortare strejker eller liknande.

Genom tillkomsten av den nya terminalen har godsflödet ytterligare rationaliserats, bl. a. på grund av att godset rangeras redan på den engelska sidan. Omedelbart vid ankomsten till Göteborg kan därför vidaretransport ske i stora enheter på 20 ton.

Pressvisning ägde rum den 20 september i närvaro av 18 representanter för fackpress, rikspress och TV. Självfallet gjorde gruppen överfärden med TOR LINEs färjor i bägge riktningarna.

SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson

Trevliga initiativ

Från Göteborg når oss nyheter om ett par trevliga initiativ som tagits på TOR LINE.

Personalklubben har inbjudit till en föreläsningsserie som under hösten och våren vid ett tiotal träffar skall behandla olika faser av sjöfarten. Bl. a. skall man göra besök på fartyg såväl de egna färjorna som kylfartyg. Den 7 oktober träffades man första gången då den nye VD Hans Laurin talade om "Salénkoncernens verksamhetsfält med tonvikt på kyl- och tanksjöfarten".

Man har vidare bildat Salén-Tor Line Motionsförening. Föreningens ändamål: Att för medlemmarna ordna med möjligheter till motion och korporationsdeltagande. Villkor för medlemskap: Anställd hos eller arbetande för Salén-Tor Line i Göteborg.

Vi hoppas att det skall hjälpa till med att bättra på det s. k. "fläset" som för övrigt inte tycks vara så dåligt då man för en tid sedan spelade fotboll mot SAS och vann med 3—1. Att man något senare tog stryk av Norska Sjömanskyrkan i Göteborg med 3—2 får väl närmast ses som ett olycksfall i arbetet.

Sport i Stockholm

De flesta har väl redan i föregående nummer av SALÉN-NYTT noterat att Salénrederiernas fotbollslag placerade sig på 2:a plats i Stockholms Korporationsidrottsförbunds div. 1 7-mannalag, morgonserien. Det kanske är av intresse att få en återblick över vad man presterat sedan man började spela 1962.

1962 fanns det fyra divisioner, idag är antalet nio. Salénrederierna fick starta direkt i div. 3. Debutåret innebar en 2:a plats och avancemang till div. 2.

1963 i div. 2 resulterade också i en 2:a plats och vidare klättring till div. 1.

1964 togs det verkligt stora "liret" fram. Redan debutåret i div. 1 vann man serien.

1965 gick också alldeles utmärkt, man spelade bra fotboll, men hade oturen att i finalen bara kunna ställa upp med 6 man mot Ranby IF. En av spelarna "hade glömt bort att det var match". Förlost med 1—0, målet inspelat 3 min. före full tid. Oavgjort hade räckt för serieseger.

1966—67 har varit två mellansäsonger, som trots dåligt spel i början resulterat i en 3:e och en 4:e placering.

1968 har som sagt varit framgångsrikt. Laget spelade bra fotboll och kom på en meriterande 2:a plats — obesegrade. Detta gjorde att man anmälde sig till Cupen i vilken deltagar ca 200 lag. Första matchen slutade med ett katastrofalt nederlag, 8—2 efter en mycket dålig match.

Div. 1

1. Karlens Brevtr.	7 5 2 0 18—10 12
2. Salénrederierna	7 4 3 0 21—11 11
3. Rådhusrätten	7 3 1 3 11— 8 7
4. Certina	7 2 3 2 10—10 7
5. NK Kristensson	7 3 1 3 13—15 7
6. Esselte Kontor	7 2 2 3 15—16 6
7. Hjalmar Granholm	7 2 0 5 10—20 4
8. Ranby & Co.	7 1 0 6 10—18 2

Lennart "Speedy" Andersson

Valter Axelsson och Stig Svensson från Tekniska avdelningen representerade Salénrederiernas IF i Lidingsöppet den 13 okt. Banan mätte 30 kilometer. Bägge fullföljde loppet på ca 31½ timmar. En strong prestation. En applåd för dessa herrar.