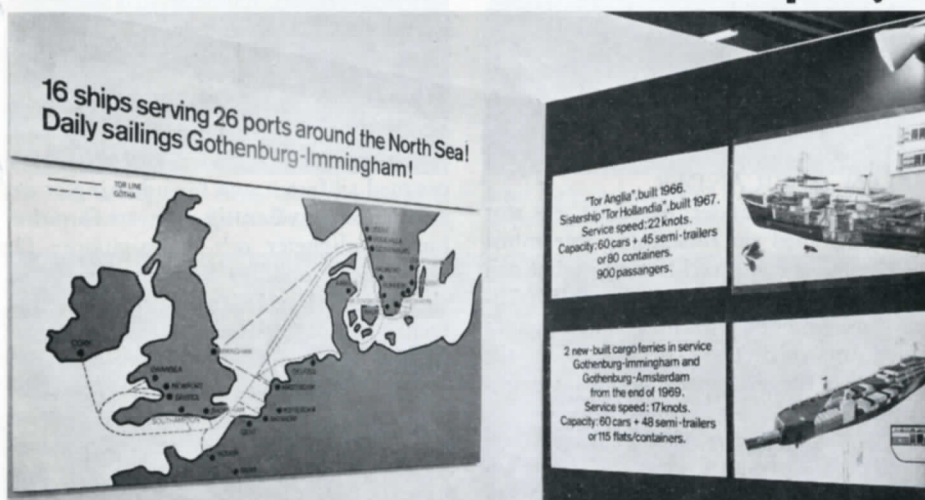




SALÉN NYTT

Nr 3/1969

Salénrederierna och Tor Line-Götha på Sjöfartsmässan i Göteborg



Efter invigningen av sjöfartsmässan "Från dörr till dörr över haven" gjorde bergsingenjör Axel Ax:son Johnson och engelske ambassadören en rundvandring på utställningen. Här ses han samtalande med fr. v. Lars-Göran Blom, Lars Enqvist och Gunnar Karnell i Tor Lines monter, som delades med Salénrederierna. Intresset rör Cork, där Johnsons haft intressen — vi tror det rörde sig om mjölkpulver.

Havens drottning i Stockholm



För några år sedan valdes T/S "ANTIGUA" till Havens drottning vid en årlig omröstning bland sjömän, som gästade Rotterdam.

Att detta omdöme inte var överdrivet kunde nära tvåhundra Salénanställda i Stockholm konstatera när det bjöds till

visning av båten med åtföljande förfriskningar.

Bussar transporterade ut personalen från Styrmansegatan till Frihamnen där busslast efter busslast togs emot av fartygets styrmän som beledsagade landkrabborna på en tur genom fartyget innan



Partyts värd sjökaptan Lars Ejlerstson med fru samtalande med Christer Salén.

T/S "ANTIGUA" 8.100 tdw byggd 1960 lossar australisk frukt vid kajen 651 i Stockholms Frihamn 13—17 maj.

det var dags för smörgåsar på övre däck.

Partyt gick sedan vidare i fartygets salong under värdskap av kapten L. Ejlerstson och hans hustru. Efter ett par timmars trevlig samvaro bröt sällskapet upp vid halv åttatiden.

(se bilder sid. 5)

VD har ordet:

Som framgår av nedanstående kortfattade resumé över verksamheten 1968 har vi haft ett lyckosamt år, t. o. m. bättre än 1967.

SALÉNREDERIERNA

Liksom 1967 kommer den största delen av inkomsten från tankflottan, som dessutom blev bra avslutad i en alltmera fallande marknad. Förra året varnade vi oss själva för överdriven optimism om varaktigheten av de goda tankfrakterna. Detta torde vara ännu mera aktuellt idag då oljefarten mer och mer genom de stora fartygen gjort sig oberoende av Suezkanalen. Vi har därför förlängt avtalen för de större fartygen till bortåt 1971 till reducerad frakt men med säkrade inkomster för den delen av flottan.

Kyltrafiken har svårare bekymmer eftersom tillgången på tonnage är alltför stor. Vi har emellertid gjort upp ett antal långsiktiga kontrakt, varför vi står väl rustade i konkurrensen, särskilt om några år, då de stora fartygen från Frankrike sätts i trafik 1971.

Torlasttrafiken — Rextrafiken — är arbetsam med våra höga svenska kostnader och det gamla tonnaget, men fliten inom sektorn har gett hygglig utdelning främst på det inbefraktade tonnaget.

Under året har "Zelos", byggd 1940, sålts samt kontrakt tecknats för nybyggnad av 8 st. kylfartyg om ca 12.000 dwt samt 2 st. parcelltankers om ca 23.250 dwt. Inget fartyg har levererats under året.

Antalet anställda var vid årsskiftet 1968/1969 1665 ombordanställda och 235 kontorsanställda.

Omsättningen under 1968 var 582 mkr med förbättrad lönsamhet.

TOR LINE — GÖTHA

Tor Line — Götha som hela Göteborgstrafiken nu har som arbetsnamn, har fått ordning på sina affärer efter mycken vanda och tycks 1969 ha sina största problem i för mycket last och för få lämpliga båtar. I och för sig angenämt men dyr-

bart. Sedan de nya lastfärjorna kommit i trafik i höst och terminalerna iordningställt, hoppas vi på balans med god service åt våra kunder och någon vinst för oss.

Under 1968 har "Flandria", byggd år 1964, försålts, samt nybyggnadskontrakt tecknats på 2 st. lastfärjor om ca 2.700 dwt. Antalet anställda var vid årsskiftet 250 ombord och 200 på kontoren.

Omsättningen har ökat med 26 % till 72,2 mkr.

BANAN-KOMPANIET

Banan-Kompaniet lider av den enorma överdimensioneringen av bananodlingen i världen och lättheten att idag skaffa transportmedel men har under de goda åren skaffat sig ett gott namn och bra distribution, varför de säkerligen rider ut stormarna bättre än de flesta av sina konkurrenter.

Antalet anställda var vid årsskiftet ca 900.

Omsättningen har varit i stort sett oförändrad — 164 mkr — medan resultatet försämrats något.

SALÉN & WICANDER

Salén & Wicander har haft en stor framgång med sin försäljning inte minst av Gunclean och utvecklats nu snabbt och framgångsrikt. Den japanska bilförsäljningen kommer att avsätta sina goda spår i omsättningen 1969 och framför allt 1970 och får vi hoppas också i rörelseresultatet.

Omsättningen har ökat med ca 30 % under året, till 22,3 mkr. Lönsamheten har ytterligare förbättrats.

Antalet anställda var vid årsskiftet 60.

AB A. WIKLUND

(Inkl. J. Dahlström i Sundsvall AB)

Wiklunds lider av Fords låga andel av den svenska marknaden och den något märkliga interna konkurrensen mellan Fords olika försäljningsombud i Stockholm. Bilarna är emellertid nu bra, varför framtiden ter sig något ljusare.

Omsättningen var 1968 71,7 mkr och antalet anställda vid årsskiftet ca 300.

EKENSBERGS VARV

Ekensbergs Varv har haft ett förbluffande gott resultat 1968, som ser ut att stå sig även 1969. Den nya ledningen arbetar på en del långsiktiga projekt, som borde tillförsäkra bolaget en så god framtid man kan hoppas på av en varvsrörelse i Sverige.

Omsättningen år 1968 var 20,3 mkr och antalet anställda vid årsskiftet 240.

MEROPA

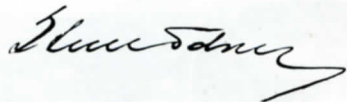
Meropa ägnar sig numera huvudsakligen åt import av djupfryst kött, export av olika slags fettblandningar samt då och då kompensations- och switch-affärer.

Omsättningen 1968 uppgick till 27 mkr. Antalet anställda har varit 7.

Utsikterna för framtiden förefaller goda men som alltid vid handel med jordbruksprodukter kan olika myndigheters ingripanden, handelsrestriktioner etc. påverka ställda prognoser.

Allt som allt förefaller resultaten 1969/70, med de hyggliga allmänna konjunkturer som f. n. råder, att bli bra. För oss med sjöfarten som huvudnäring är det emellertid av väsentlig vikt, att förnuftet hos myndigheter och organisationer får råda, så att onödiga belastningar av näringen icke sker. Utländska motparter har tyvärr föga förståelse för frakthöjningar till följd av en förändring av vår kostnadsbild i Sverige. Samtidigt förefaller det från vår horisont uppenbart, att vi måste fortsätta på den av oss inslagna vägen att förbättra utbildning och förhållanden för de sjöfarande.

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



Bolagsstämmor

De olika bolagen inom Salénkoncernen har hållit bolagsstämmor den 27 och 28 maj. Därvid har följande organisatoriska förändringar fastställts:

Christer Salén och Sven H. Salén har utsetts till vice verkställande direktörer i Salénrederierna.

Det ökade behovet av samordning och planering inom koncernen som helhet har gjort det önskvärt att knyta ett antal personer i stabsfunktion till koncernledningen. Sålunda har, som tidigare meddelats, Åke Lindbäck utsetts till ekonomichef för koncernen. Vidare har Nils Jannerfeldt nu utsetts till chef för koncernens tek-

niska sektor med uppgift att samordna teknisk förvaltning och utveckling inom samtliga koncernföretag. Samtidigt har till koncernledningen knutits direktör Åke Tygård, f. d. verkst. dir. i Ekensbergs Varv, som skall handlägga särskilda tekniska uppdrag; direktör Ivan Holmgren, f. d. ekonomichef i Skandinaviska Elverk AB, som skall fungera som konsult i investeringsfrågor; tekn. lic. Leif Appelgren samt pol. mag. Björn Lagerkvist, vilka skall utreda frågor rörande operationsanalys och databehandling; samt fil. kand. Per-Olof Boman, som skall utföra ekonomiska utredningar och planering.

Den affärsmässiga skötseln av kyltrafiken överföres i samband med det utvidgade schedulesamarbetet med United

Fruit till ett nybildat bolag, Salén Reefer Services AB, varigenom administrativa och andra fördelar uppnås. Till verkst. dir. för detta bolag har utsetts Claes-Henrik Zethelius och till vice verkställande direktörer Rolf Säterberg och Lars Hallman. Detta bolag, vars organisationsplan kommer att utfärdas senare, träder i funktion den 1 juli.

Till ny chef för Salénrederiernas tekniska avdelning har utsetts Hans Alsén. Samtidigt har Lennart Lindau utsetts till chef för en nyinrättad avdelning för transportteknisk forskning.

Till ny verkst. dir. i Ekensbergs Varv har utsetts överingenjör Sven Johansson och till vice verkst. dir. i samma bolag kamrer Hans Arfwedsson.

Salénrederierna i Göteborg

I förra numret presenterade vi Tor Line-Götha i Skandiahavnen på Hisingen. På andra sidan Göta älv har vi en annan verksamhet, närmare bestämt i Majnabbehamnen där Salénrederierna och Sven Salén AB residerar.

För två år sedan beslöts att inköpsavdelningen skulle flyttas ned till Göteborg. Efter att ha suttit i Torterminen under en längre tid har man nu i samband med samordningen av Tor Line och Götha Lines flyttat till egna lokaler i Kajskjul 46, Majnabbehamnen, det är en adress att komma ihåg.



Salénrederiernas Centralförråd i Kajskjul 46, Majnabbehamnen, Göteborg.

Hur gör då inköpsavdelningen när man sparar pengar genom att spendera dem?

de samma kvalitet köpas för kanske halva priset och om man sedan vet att man kan klara långa transporter som t. ex. till Japan för ca 10 öre per liter kan var och en dra konsekvenserna av detta. Den totala förbrukningen av färg för flottan var flottan var under 1968 ca 1,5 miljoner kronor varav ca 60 % föll på färg inköpt genom Göteborgsorganisationen. De resterande 40 % bör kunna resultera i en betydande vinst för rederiet i analogi med ovanstående räkneexperiment.

Vad beträffar livsmedel har man här full tillgång till de rön som görs vid det provkök, som Broströms har. Av särskilt stort intresse när det gäller provköksverksamheten är de erfarenheter man vinner när det gäller frysteknik etc. då ju speciellt tankfartygen provianterar för långa resor med resultat att varorna skall ha sin fräschör kvar i kanske månader. Detta ger en ovärderlig hjälp när det gäller att få fram produkter, som lämpar sig för svenska magar. Under 1968 köpte avdelningen proviant för ca 5 miljoner kronor till den egna flottan.

Fler siffror — under det gångna året skrev man 12.000 beställningssedlar, som givetvis resulterar i lika många fakturor att kontrollera, kontera etc.

Speditionen sköter om allt inkommande och avgående gods och de siffror som kommer på den sidan av verksamheten är heller inte av föraktligt mått. Bl. a. tillförs Götha frakter från Göteborg till kontinenthamnar för ca 100.000 kronor per år.

(forts. sid. 6)



Bengt Ferm och Bengt Rydberg.

Organisationen förestås av Bengt Ferm och Bengt Rydberg som tillsammans med ett tjugotal medarbetare är sysselsatta med att spara pengar genom att spendera dem. Det låter inte särskilt logiskt i första ögonblicket, men det ligger mycket sanning i påståendet.

Verksamheten är uppdelad i tre huvudgrenar: inköp, spedition och centralförråd och vi skall försöka ge en snabbskiss av densamma.

Ansvarsområdena för inköpet har delats upp så att Bengt Rydberg svarar för proviant och intendentur och Bengt Ferm för utrustnings- och lasthanteringsmateriel. De har sedan medhjälpare som sins emellan har delat upp flottan och alltså svarar för var sin del av denna.

Man har inlett ett samarbete med Broströms Handels AB som har visat sig vara till stor hjälp för båda parter. Samarbetet grundar sig på en muntlig överenskommelse i vilken Salénrederierna ställer i utsikt att varje år genom Broströms Handels AB göra inköp till en viss storlek. Man är emellertid inte bunden till att handla enbart genom denna partner, men det har visat sig att genom att gå ut som stor uppköpare — och här handlar det verkligen om storköp — kan man nå mycket goda resultat.

Bengt Ferm önskar belysa detta med ett exempel. För inte länge sedan köpte ett fartyg färg i en kanadensisk hamn. Denna leverans kostade nära två dollar per liter. Genom inköpsavdelningen kun-



Leif Andreasson, blankettförrådet.



Alfred Bengtsson, lagerförman och Erland Olsson packar för export.



Carl Wilhelm Furberg, reservdelsmann.



Rederipanelen bestående av fr. v. Thomas Lüning, kyl, Gunnar Lindbergh, tank, Rolf Bergqvist, Torbjörn Lundell, Nils Friberg och skymd Lennart Lindau, tekn, Lars-Eric Cronberg, pers, och Kjell Blixt, jur, samt utanför bild Thomas Erikson, ek.avdelningen.

Informationskonferens

Rederiet fortsätter att arrangera informationskonferenser för nautiskt och tekniskt befäl och hade den 8-10 maj ett drygt tjugotal personer samlade i huvudkontoret i Stockholm.

Konferensen inleddes redan onsdagen den 7 med en gemensam middag i rederiets matsal.

Programmet i övrigt var upplagt som en mycket fri konferens med informationer lämnade av representanter för de olika avdelningarna inom huvudkontoret.

Bl. a. informerade Torbjörn Lundell på nybyggnadsavdelningen om de nybyggen som kontrakterats och uppehöll sig särskilt vid Kockumbygget 518 — 210.000 tdw. Detta fartyg kommer att få en något ovanlig silhuett i det att maskinkappen är skild från däckshuset, detta beroende på att varvet tvingas bygga däckshuset separat och sedan låta lyfta ombord hela "fastigheten" i ett sent skede av bygget.

Personalavdelningen redogjorde för det antal byten man gjort under 1968, samt tog upp olika sociala aspekter sjömansyrket, nyrekryteringsfrågor m. m.

Man avslutade konferensen med en öppen frågestund där en panel av sakkunniga från rederisidan fick svara på frågor ställda av konferensdeltagarna. Det kom aldrig till någon intensivare diskussion men en del intressanta frågor väcktes bl. a. en som vi kanske får tillfälle att återkomma till:

Står det städ- och diskmaskiner ombord i båtarna som inte används?

Vi upprepar våra tidigare uppmaningar om diskussionsinlägg från i första hand fartygen. Inget ärende är för stort eller för litet för våra spalter.



Konferensdeltagarna samlade för att utfråga rederipanelen (n står för nautiker och t för tekniker) fr. v.: Svante Svensson t, Ole Sass t, Roland Kindell t, Philip Svenningsson t, Linder Sjöberg n, Åke Berglund t, och Lennart Sjöstrand n (skymda), Svante Nilsson n, Olle Engström n, Einar Westerskog n, Ulf Nyström n, Mertzel Sandblom t, Jon Jonsson t, Rolf Carlsson t, Bengt Andersson n, Johannes Norberg t, Johan Gustafsson n, Karl-Erik Ström n och Bengt Svensson n.

Kaskoförsäkringarna

Chefen för vår juridiska avdelning, Sixten Ackermark, sedan ett tjugotal år medarbetare i Salénrederierna och VD i Sven Salén (Insurance) AB kommenterar årets kaskoförnyelser:

För den allra största delen av Salénrederiernas flotta har vi kaskoförsäkringarna löpande per den 1 juli för ett år i taget. (Transalbåtarna har tillsammans med Tor Line och Götha kalenderåret som försäkringsår.) Flottan är nu så stor att de värden, som försäkras, närmar sig totalt en miljard kronor och årspremierna för kaskoförsäkring rör sig om tio miljoner. Tillsammans med premierna för en del andra försäkringstyper, såsom P & I, olycksfall och sjuk, eventuellt loss of hire etc. blir försäkringspremierna en av de största kostnadsposterna för seglationen.

Kaskoförnyelserna innebär inte någon slentrianmässig, enkel åtgärd utan framkommer som resultat av förhandlingar kring ett mönster av individuella värderingar.

Även om våra svenska assuradörer har en avsevärd kapacitet så är man för de stora värden vår flotta representerar be-



Sixten Ackermark.

roende av återförsäkring på London-marknaden, som alltså är dominerande. Lloyd's Underwriters' kutymer bildar därför ramen för underhandlingarna. En sedvana är att förhandlingarna inte kan uppstås förrän tidigast tre månader före försäkringsårets utgång. Detta förklarar att vi i regel — så även i år — förnyat i början av april. En annan förutsättning är att skaderesultatet för ett antal år skall utgöra bakgrunden för premiediskussionerna. Tidigare har gällt att de fyra senaste försäkringsårens resultat skulle utgöra detta statistiska underlag, men i år gällde för

första gången att fem år skulle utgöra underlag.

Samtidigt som assuradörernas allmänna synpunkter på olika typer och storlekar av fartyg, olika trader etc. är moment i riskbedömningen, så blir sålunda den enskilda försäkringstagaren beroende av hur väl hans fartygsbesättningar handhaft fartygen och lyckats skydda dem mot skador. Det är alltid lika spännande att räkna fram skaderesultatet. Med tillfredsställelse kan man i år konstatera att det senaste av de fem statistikåren uppvisade den lägsta skadeprocenten. Även det löpande försäkringsåret, för vilket man alltså inte har ett slutligt resultat som diskussionsunderlag, men vars hittillsvarande utveckling man sneglar på för att få så fullständig bild som möjligt, hade ett litet antal och inte heller så kostsamma haverier. Vi har alltså en lovande tendens i skadeutvecklingen just nu.

Resultatet av förhandlingarna blev att den existerande flottan fick sina försäkringar förnyade för ett år till oförändrade premier och med helt oförändrade villkor även i övrigt. Även de nybyggen som

(forts. sid. 6)

Partyt på Antigua



Direktörerna Åke Lindbäck, Sture Ödner och Chister Salén samt med ryggen mot kameran Thomas Sundberg, jur. avd.



Chefens sekreterare Brita Troell och Ajna Wallin som har hand om direktionens matsalen.



Ulvi Paff, sekr., Janek von Perner och Rolf Säterberg, kyltrafikavdelningen.



Bengt Bengtsson, köp och förs., Ann Lindgren, Britt-Marie Bentley och Anders Höglund kyltrafikavd.



Birger Simonsson, Börje Kjellstenius och Göran Torstensson, sjöpersonalavdelningen.



Britt Gustafsson och Ulla Ägren, sjöpersonalavdelningen.



Eivor Hultman, Inger Samuelsson, Karin Sjöberg, ek, och Inga-Britt Ahlstedt, jur. avd.

Fotbollsnytt

Under denna rubrik har vi tidigare presenterat resultaten av Salénrederiernas fotbollslags härjningar i div. I 7-manna.

Vi har nu från samma källa fått en tabell som utvisar dagsläget i årets serie. Som synes har man god kontakt med tättlaget.

Certina IF	5	4	1	0	20—	6	9
Salénrederierna IF	4	3	0	1	14—	6	6
NK Kristensson	5	2	1	2	8—	11	5
K-Konsult	4	2	0	2	6—	10	4
Hj. Granholm	5	2	0	3	10—	15	4
Karléns Brevtryck	4	1	1	2	11—	9	3
Rådhuset IF	4	1	1	2	3—	8	3
Esselte Kontor	5	1	0	4	9—	16	2

Av de 14 målen faller 4 på Leif Feldt, ek, 3 på vardera T. Klenell, kyl, och L. Andersson, ek. Matcherna följs — vid 7-tiden på mornarna — av en trogen supporterskara som är vänliga nog att ställa upp med kaffe i termos. Fler har vi plats för, emellertid. Tider och platser finns anslagna på anslagstavlan.

Sektionsledaren Lennart "Speedy" Andersson påminner samtidigt om att plan finns på Gärdets sportfält onsdagar 17.00—18.00 för dem som vill leka med läderkulan. Vi har ju Kampementsbadet alldeles bredvid så varför inte titta upp — kan det vara något för sommarens gräsänklingar?

När vi är inne på ämnet sport ligger det nära till hands att ta upp verksamheten inom Salénrederierna AB's personalstiftelse. Styrelsen som består av Sven H. Salén, Sture Ödner, Sixten Ackermarck och Lennart Andersson har hållit ett par sammanträden i år och träffades senast den 29 maj.

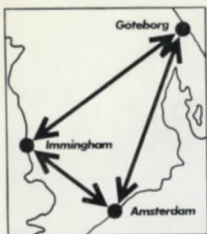
Stiftelsen har medel som skall nyttjas till ett antal ändamål beskrivna i stadgarna till fromma för Salénrederiernas kontorspersonal i Stockholm.

Det finns alltså flera olika områden som stiftelsen kan tänkas satsa på och styrelsen lägger nu ned tankemöda på att finna formerna härför. Intresset koncentreras emellertid kring idrott och motion.

Lennart Andersson har i flera år drivit en aktiv fotbollssektion, med gott resultat. Han har i egenskap av medlem i stiftelsens styrelse gjort en enkät, som visar att önskemålen och intressena spänner över ett vitt register och att organiserade arbetsformer är av nöden.

Frivilliga krafter har anmält sig för att verka som sektionsledare och om någon läsare känner sig manad till efterföljd kan han eller hon ta kontakt med Erik Thorvaldsson, som stiftelsen utsett som samordnande för fritidsverksamheten. Det har befunnits lämpligt att Erik Thorvaldsson handhar detta parallellt med Salén-Nytt där utrymme kommer att givas för kontinuerlig berättelse om hur fritidsverksamheten utvecklas.

Med fritidsverksamhet, det skall understrykas, menas inte enbart idrottsutövande utan även spel och annan andlig motion. Ingen skall därför tro att hans eller hennes specialintressen eftersättes.



TOR LINE

BK köper Jacko

Salén-Nytt har bett Bengt Salén, VD i Banan-Kompaniet om en kommentar till köpet av Jacko om vilket vi läst i dagspressen för någon tid sedan:



Bengt Salén.

Strukturrationaliseringen inom grosshandeln och den allt mer hårdnande konkurrensen ställer allt strängare krav på oss inom bananbranschen, säger Banan-Kompaniets VD Bengt Salén.

Utvecklingen mot allt mer förfinade banansorter medför omställningar och nyinvesteringar av stora mått. Uppenbarligen har man inom Banan AB Jacko tvekat inför investeringarnas storlek och därmed sammanhängande lönsamhetsproblem.

Inom Banan-Kompaniet ser vi med tillförsikt på framtiden och var därför fullt beredda att förhandla när man på Banan AB Jacko tog kontakt med oss.

Överlåtelsen skedde den 5 maj.

Sammanlagt berörs ca 40 personer av vilka nästan alla anställs av Banan-Kompaniet. Några går i pension. Jacko har f. n. åtta bilar i distributionskörning inom Stockholm. Bananmogningsanläggningen i Stockholms Frihamn tänker Banan-Kompaniet bibehålla då kapaciteten vid BKs hittillsvarande anläggning inte är tillräcklig för även Jackos försäljning. Driften vid Jackos mogningsanläggning i Vännäs nedlades redan för några månader sedan.

För Banan-Kompaniets del innebär överenskommelsen en beräknad omsättningsökning på bananhanteringen med ca 15 %. Nuvarande fasta organisation kan till stor del tåla denna omsättningsökning vilket betyder rationaliseringsvinster för BK. Det behövs för att kompensera kostnadsökningarna, säger Bengt Salén.

(KASKOFÖRS. forts. fr. sid. 4)

kommer att levereras under nästa försäkringsår kunde tackas av till premier vi är helt nöjda med. Bland annat fick vi för nybygge 518 hos Kockums, dvs. 210.000-tonnaren, en premie innebärande att premiekostnaden håller sig inom den ram vi för länge sedan satte i kalkylerna.

Särskilt med tanke på att alla assuredörer under de senaste åren deklarerat ökande farhågor för det större tanktonaget och med flera olika motiveringar hävdad att dessa båtar vore en synnerligen dålig risk menar vi att man har skäl att se på årets kaskoförnyelser som ett gott avtal för våra rederier.

(SALÉNRED. forts. fr. sid. 3)

Den tredje grenen på verksamheten, det s. k. Centralförrådet har till sitt förfogande ett lagerutrymme av inte mindre än 1.050 m². Detta utrymme fungerar som transitlager för blanketter och utrustningsdetaljer med kort lagerhållningstid och betjänar hela flottan med hjälp av erfaren personal, lastbilar etc.

Vad omsätter då inköpsavdelningen? Under innevarande år pekar omsättnings-siffran mot drygt 30 miljoner kronor för samtliga verksamhetsgrenar: Salénrederierna, Tor Line och Götha och det är givetvis önskvärt att så många av dessa kronor som möjligt är rätt placerade.

Kontakten är väl redan etablerad, men det går alldeles utmärkt och lätt att nå inköpsavdelningen per telefon 12 42 40 eller per telex 208 02.

Denna telex och övriga administrativa funktioner hjälper även en annan del av verksamheten som inte skall glömmas bort:



Rune Carlsson.

Tor Line Racing Team

26-årige Guy Edwards från Liverpool placerade sig vid 1000 kilometersloppet i Spa, Belgien den 11 maj, som tvåa i sin klass och fick en hedersam 15:e placering sammanlagt. Guy Edwards rattade i Spa för första gången den nya Chevron-BMW B 8 G. T. som inköpts för honom av Tor Line.

Under 1969 kommer Tor Line Racing Team att ställa upp i ett tjugotal stortävlingar runt om i Europa, inkluderande fyra lopp i Sverige; på Anderstorp, Karlskoga och Mantorp.

Tor Line har även inköpt en jeep som dragfordon, med vilken följer en svensk värdinna till samtliga tävlingar. Detta för att kunna informera racerpubliken om allt som rör Tor Line's trafik mellan Sverige, England och Holland.

Även svenska racerstjärnor som Sten Axelsson, Reine Wisell och Ronnie Pettersson hör till dem som för Tor Line's banér, men i egna fordon.

SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson

Sven Salén AB

Sven Salén AB i Göteborg, nu ett renodlat klareringskontor med en personal på 5 personer. Avdelningen ledes av Rune Carlsson som sedan 1945 är verksam inom Salénkoncernen. Storleksgraden av operationen kan belysas av att man under 1968 utförde 760 klareringar i Göteborg. En annan verksamhet som sorterar under Sven Salén AB är bananspeditionen med 2 man fast engagerade i Göteborgs Frihamn.

Förhandlingarna om assurancesavtalen är i och för sig intressanta och ett bra avtal håller kostnaderna nere, men för sjöförsäkring gäller i särskilt hög grad att man blir behandlad så som man gjort sig förtjänt av; skadeutvecklingen på den egna affären blir i längden utslagsgivande för premiet och villkor. Vi har därför all anledning att vara tacksamma både för den omsorg befäl och besättningar visat för att undvika haverier och — inte minst — för de insatser som gjorts av våra inspektörer, som planerar underhållet för att likasom goda läkare hellre förebygga "sjukdomar" än att bota dem.