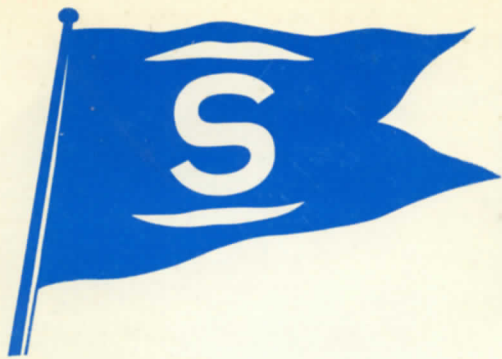




SALÉN NYTT

Nr 2 - 3/1970



Salénrederiernas senaste tillskott M/T »ANCO SPUR» 23.250 tdw.

M/T »ANCO SPUR» fick på sin jungfruresa äran av s.k. »courtesy port welcome» vid ankomsten till New York. Detta innebär att hamnen ställer upp med flodsprutor som möter fartyget och hälsar det med fontäner av vatten. Vidare har såväl Coast Guard som Harbour Police sina helikopters som välkomstkommitté i höjd med Frihetsgudinnan.

Anco Tanker Service tog tillfället i akt att se sina kunder på ett cocktail-party med anledning av fartygets besök i New York den 24 april.

INNEHÅLL:

sid. 1

ANCO SPUR

sid. 2

VD har ordet

sid. 3

Resultat 1969

Bolagsstämmor

Kapten B. Crafoord

sid. 4

Organisationen

sid. 5

Koncernledningen

sid. 6 & 7

Salénrederierna org.

sid. 8

Staben

sid. 9

Organisationen forts.

sid. 10

Per-Olow: Cargolux

sid. 11

Personalstiftelsen

sid. 12

TOR LINE

Sjöpersonalavdeln.

VD har ordet:

Resultatet för 1969 blev bra och allt talar för att 1970 blir än bättre. De bidragande faktorerna är flera.

Tankmarknaden har under 1969 hållit sig på en i stort tillfredsställande nivå. Dessutom har den ansvariga för vår tankfartygsbefraktning lyckats utnyttja de för tankmarknaden så karakteristiska häftiga svängningarna på ett förtjänstfullt sätt och därigenom förbättrat vårt resultat. Tyvärr förlorade vi under 1969 ett stort tankfartyg, vilket naturligtvis - förutom den oersättliga förlusten av ombordanställda medarbetare - betyder utebliven förtjänst.

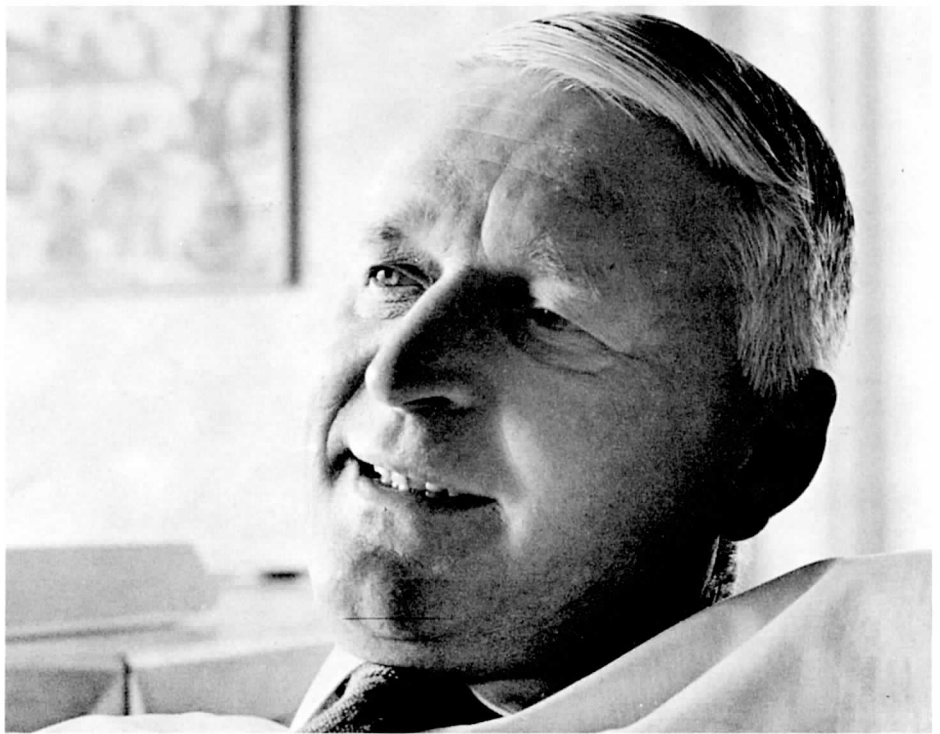
Nya byggnadskontrakt av fyra nya stora tankfartyg har under hösten 1969 tecknats för leverans 1972. Det torde kunna sägas att de beställdes en minut i tolv. Priserna idag, knappt sex månader senare är 25/30 % högre. Allmänt sett är det dock tillfredsställande att varven efter många års dåliga konjunkturen kan göra förtjänster. Det torde ej vara oriktigt att påstå, att om prispressen fått fortsätta, kvaliteten på fartygsbyggena hade måst sjunka, till nackdel för redarna på lång sikt.

Kyltrafiken har under det gångna året haft att brottas med enorma omställningsproblem i och med att Salén Reefer Services bildades och tog över all befraktning och operation den 1 juli 1969. Totalt har bruttovinsten för våra bolag gått ned något jämfört med 1968, men detta var helt väntat. Förutom den nämnda omställningen fick vi dessutom uppleva en allmän nedgång i världskylmarknaden samtidigt som kostnaderna steg kraftigt. Framtiden ter sig dock ljusare för denna trafik, om nu inte kostnadsökningarna blir alltför betungande eller importrestriktioner av olika slag drabbar frukten.

Torrlast- och bulktrafiken, utbyggd från Rex kontraktsfart och Sven Salén AB:s befraktningsverksamhet, har efter den starka marknadsuppgången under senhösten givit glädjande resultat. De ansvariga för denna verksamhet hade varit förutseende och i god tid försäkrat sig om tillräckligt tidsbefraktat tonnage och kunde därigenom tillvarata den förbättrade marknads möjligheter.

Tor Line i Göteborg, som helt vävt in Göthaverksamheten i sin operation, är nu helt i balans och allt eftersom ett flertal nybyggda fartyg tages på timecharter så snart de levererats finns alla möjligheter till en fortsatt god utveckling.

Som avslutning på kommentarerna beträffande rederiverksamheten kan man konstatera att våra kostnader för fartygens drift - trots att ökningarna är skrämmande stora - relativt sett ej är helt oacceptabla. Detta sammanhänger med att omvärlden är lika hårt drabbad - i vissa avseenden ännu hårdare än vi. Många länder gynnas emellertid av sina myndigheter på olika sätt, vilket som bekant ej har sin motsvarighet här i landet, varför man mera exakt



måste värdera de totala olikheterna. En utredning härav pågår och skall vi i Salén-Nytt senare under året presentera dess resultat.

Jag undrar om inte vårt beslut för några år sedan att låta fartygens befattningshavare själva få full insyn i sin kostnadsbild rätt mycket har bidragit till att man, åtminstone på de flesta håll, nu har större intresse av att hålla driftskostnaderna nägorlunda under kontroll. Detta beslut förefaller således lyckat.

När vi nu av kända skäl har ett högre kostnadsläge än de flesta andra sjöfarande nationer, måste vi i gengäld vara bättre för att framgångsrikt kunna konkurrera och utveckla vår näring. Vi har i detta sammanhang med tillfredsställelse kunnat konstatera, att förbunden och framför allt vårt eget Salén-sjöfolk har reagerat mycket positivt på våra idéer om hur vi mera effektivt skall kunna möta framtidens krav. Vi menar också att alla som arbetar i en näring och/eller ett företag tjänar på ett gott samarbete inom näringen/företaget. Vi hoppas att framtiden ej skall jäva detta påstående.

Salén & Wicander gruppen expanderar våldsamt och har påtagit sig en hel del nya bördor om vilka tidigare rapporterats i Salén-Nytt. Flertalet av dem kan med naturnödvändighet ej draga med sig annat än utgifter i inledningsskedet. Emellertid är resultatet för 1969 utmärkt för bolaget. Största bidraget kommer från Gunclean, som sköts exemplariskt av dem som bär ansvaret för denna verksamhet. De närmaste åren på Salén & Wicander blir mycket intressanta.

Banankompaniet har haft ett motigt år. Efter en lång tids stora framgångar har det tydligen kommit en period, då olika faktorer i stort sett samverkat i negativ riktning. En god sak kan dock noteras, nämligen att en energisk kostnadsjakt igångsatts, vars resultat för de första måna-

derna 1970 visar att motgången 1969 ej kommer att upprepas i år.

Ekensbergs Varv fortsätter på den inslagna vägen och koncentrerar sig på reparationer och industriarbeten och resultatet har också i år överträffat förväntningarna. Under året har två nya verkstäder inköpts för att ytterligare differentiera verksamheten.

Flyg är det senaste tillskottet på Salén-trädet. Dels deltagar vi i Pegasus projektet, dels har vi sedan den 1 januari 1970 tillsammans med Loftleidir bedrivit fraktflygverksamhet med ett flygplan. Från den 1 maj har planet chartrats till Cargolux, som äges av Salén, Loftleidir och Luxair.

Salén Morgan. Från andra sidan klotet, närmare bestämt från vårt bolag i Australien, som nu upplevt sitt andra år, kan rapporteras att verksamheten går mycket bra. Vidare att våra vänner i Transatlantic ingått som delägare i detta företag. Ett flertal investeringsobjekt studeras med intresse men kreditrestriktionerna kommer troligen att hämma detta löftesrika företags utveckling, åtminstone tills vidare.

Vårt numera betydande innehav av främmande aktier förtjänar sitt särskilda kapitel. Resultatet för 1969 var hyggligt, men det allmänna raset på börsen under 1970 har givetvis drabbat också oss. Märkligt är att de goda boksluten ej alls tycks påverka kurserna.

I övrigt hänvisas till nedanstående jämförelse mellan 1968 och 1969 samt prognosen för 1970. Med hänsyn till på annan plats i denna tidning refererade omgruppering av rederierna har vi ansett att redovisningen bör följa den nya organisationen.

Rörelseöverskott efter avdrag av förvaltningskostnader men före avskrivningar och räntor

Belopp i t.kr.

	1968	1969	Prognos 1970
Kylrederiet	39.226	36.728	33.000
Tankrederiet	97.005	80.530	103.500
Torrlastrederiet	12.541	12.167	20.700
Göteborgsrederierna (TOR LINE 75 %)	5.089	8.617	13.000
Summa rederierna	153.861	138.042	170.200
SSAB	2.602	312	500
Banan-Kompaniet (inkl. Jacko)	2.391	210	2.600
Fruktcentralen	-199	- 48	-200
Ekensbergs Varv	1.966	2.834	2.300
Salén & Wicander (inkl. Toyota)	3.920	4.539	1.000
Wiklund (inkl. Dahlström)	257	14	-
Meropa	1.120	989	1.000
Salén-Morgan	-	965	1.000
Övriga	569	479	500
	166.487 =====	148.336 =====	178.900 =====

Bolagsstämmor

De olika bolagen inom Salén- och Rex-koncernen har hållit bolagsstämmor under veckan den 25-29 maj. I samband med de organisationsförändringar som närmare beröres i annan del av tidningen har vidare bl.a. följande formella utnämningar skett:

Fru Dagmar Salén har valts till styrelseledamot i Salénrederierna AB.

General Bengt Nordenskiöld har avgått som styrelseledamot i AB Ekensbergs Varv, Salén & Wicander AB samt AB Wiklund. Bankdir. Herrman Nachmansson har avgått som styrelseledamot i AB Ekensbergs Varv.

Dir. Gunnar Berg har avgått som styrelseledamot och VD i AB A Wiklund samt alla dess dotterbolag och efterträtt av Göran Axell.

Professor Sven Brohult har valts till styrelseledamot i Salén Interdevelop AB.

Dir. Kalle Nergaard, Oslo, har utsetts till styrelseledamot i AB Banan-Kompaniet.

Gunnar Björkbom har valts till styrelseledamot i Salénrederierna AB.

Nils Jannerfeldt har valts till ordinarie styrelseledamot i Salén & Wicander AB samt Salén Interdevelop AB.

Dir. Ivan Holmgren har utsetts till verkställande direktör i AB Venintressenter och Hvens Tegelbruks AB.

Herr Ingemar Asplund har utsetts till VD i Salén Interdevelop AB och samtidigt till styrelsesuppleant i detta bolag.

Herr Göran Bergkvist har utsetts till vice VD i Salén & Wicander AB.

Kapten B. Crafoord

Synpunkter på

sjömansyrket idag.

Senaste årtiondenas omdaning av vår svenska utrikessjöfart har framtvingat stora rationaliseringar på rederiernas sjöpersonalpolitik.

Man har i mycket frångått gamla mönster vid rekryteringen, där förr den sedan barnåren sjövana kust- & lantbefolkningen fyllde upp våra besättningslistor i fartygen. Nu har denna kust- & lantbefolkning ej stort intresse av att segla till sjöss längre, då för dem mera lönande arbetstillfällen lockar iland.

Det gäller således att bjuda arbete åt folk från storstäderna, och från de grupper av svenskar och utlänningar, som redan arbetat inom vår industri och handel i tätbefolkade områden, där de redan före sjö-tjänsten varit bortskämda med något högre lön-, och sociala förmåner än som bjudes till sjöss.

Detta har emellertid ej visat sig vara till någon nackdel, snarare tvärtom. Man får många gånger snabbtänkta och specialutbildade medarbetare i fartygen.

Vi vet alla, att man går mot sjöfart med hög automatik, och besättningsantalet minskar i så gott som alla nybyggen. För att således få behålla dessa specialister, som är framtidens sjöarbetare, gäller det för det kvarvarande äldre och erfarna sjöbefälet att fortbilda i första hand sig själva och i andra hand att taga väl hand om de nya unga specialisterna, som med sin kompakta och moderna skol- och yrkesutbildning vill ägna några år åt sjöfarten.

Salén-koncernen räknas idag som landets största inom sjöfartsindustrin. Det är sannerligen en formulering, som imponerar, och mera imponerande blir den, om man i stora drag redogör för vad begreppet »landets största» innebär.

Målet för all Salénrederiernas utbildning både iland och ombord är att skänka de månadsavlönade trygghet i anställningen. Man går nog lite till mans och funderar på hur det skall bli, om man en vacker dag står utan arbete. Då står man där med sin lite speciella yrkesutbildning, som alla kategorier till sjöss får anses ha. Man kan inte utan vidare få likvärdig anställning iland, om den svenska rederinäringen tvingas att reducera sin personalkader mer än som är gjort de senaste åren.

Här kommer fortbildningen i resp. yrken in i bilden. Man får känslan av att Salénrederierna är det rederi i Sverige, som nedlagt mycket stor kraft på att se till, att både befäl och manskap får en fortlöpande extra utbildning, så att alla kan följa med i den starka och hastiga utveckling, som vi idag upplever på det område, jag skulle vilja kalla den svenska sjöfartsindustrin. Man vill öka intresset för arbetsuppgiften. Man vill inpränta, att vägen till befördran inom Salénrederierna står öppen för alla. Den personliga lämpligheten är det avgörande.

Vårt 7-2 system har de senaste åren utfallit synnerligen väl. Med de sista avtalen, där vederlaget starkt ökat för alla kategorier, har det emellertid måst bli en del eftersläpningar. Man hinner inte få ut allt innestående vederlag.

Det är att hoppas, att den idé, som VD lanserade i Salén-Nytt för några månader

(forts. sid. 9)

Organisationen anpassas till utvecklingen

I det följande presenteras de förändringar som beslutats under den senaste veckans bolagsstämmor i text och i grafisk form:

SALÉNREDERIERNA har under de senaste åren utvecklats snabbt. Den tillväxt vi upplevt är ett i och för sig glädjande tecken på att det arbete som utförts inom rederiet varit framgångsrikt. Emellertid har utvecklingen skapat ökade svårigheter att effektivt bedriva rederiverksamheten i hävdvunna former. En anpassning av organisationen till de nya uppgifter, som den ställts inför, synes därför nödvändig.

En vägledande synpunkt: Organisationens tillväxt får inte medföra, att besluts-

fattandet blir omständligare och att kontakten mellan dem som har anledning att samverka försvåras. Det är därför en rimlig lösning, att rederiet uppdelas på ett antal självständiga enheter, där befogenheterna och ansvar för samtliga resultatpåverkande insatser samlas. Detta är också en naturlig konsekvens av utvecklingen inom tank-, bulk- och drycargoaddelningen, där torrlaströrelsen - vid sidan av den redan anseflotta tankflotta - under de senaste åren utvecklats på ett högst tillfredsställande sätt. Idag har den en sådan omfattning och rymmer sådana utvecklingsmöjligheter, att dess utskiljande som särskild enhet framgår som väl motiverad.

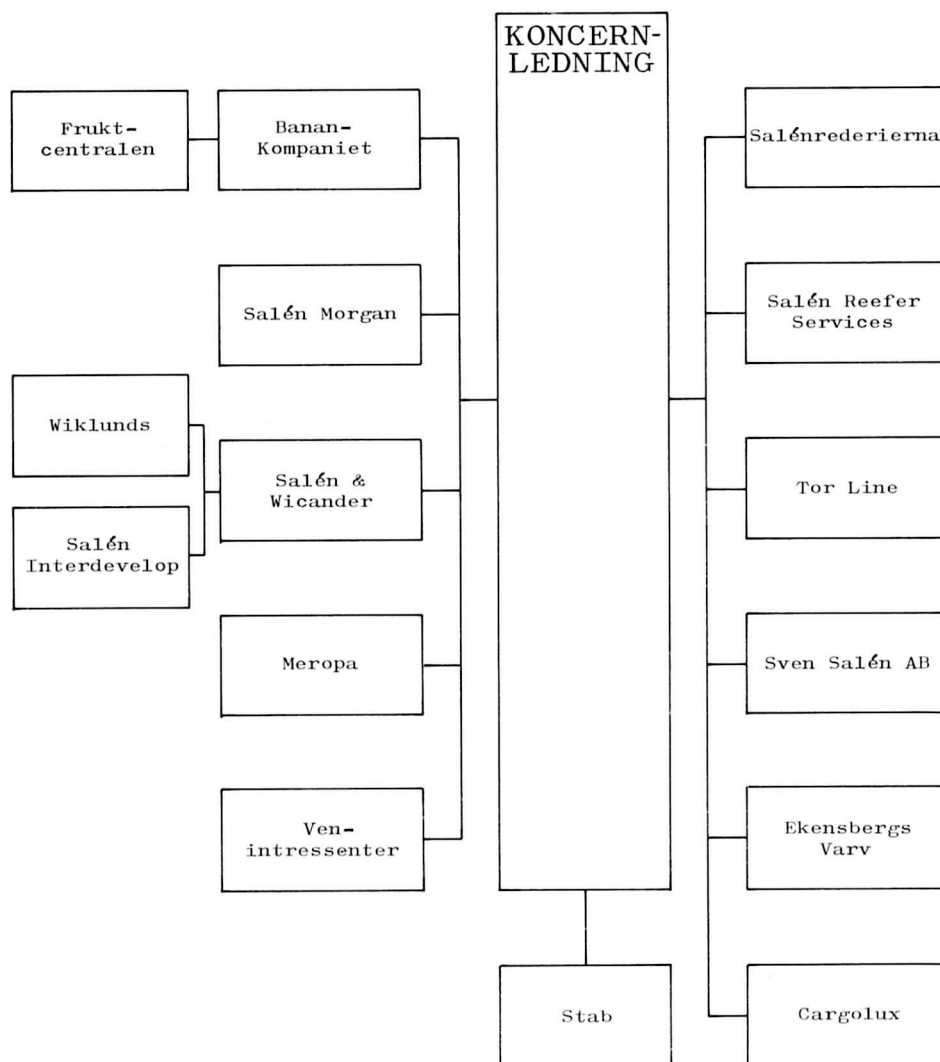
Av dessa skäl kommer vissa organisatoriska förändringar att vidtas, som träder i kraft den 1 juli.

SALÉNKONCERNEN får då följande uppbyggnad: Den operativa ledningen av koncernverksamheten handhas i första hand av en beslutsgrupp bestående av Salénrederiernas VD Sture Ödner och de Vice VD Sven Salén, Christer Salén och Åke Lindbäck. Direktör Åke Lindbäck utnämns som framgår till Vice VD i Salénrederierna; i koncernledningen har han ansvaret för koncernens totala finansförvaltning. Där ingår också direktör Nils Jannerfeldt som koncernens tekniske chef, vars huvuduppgift är att samordna koncernens totala tekniska resurser och utvecklingsarbete.

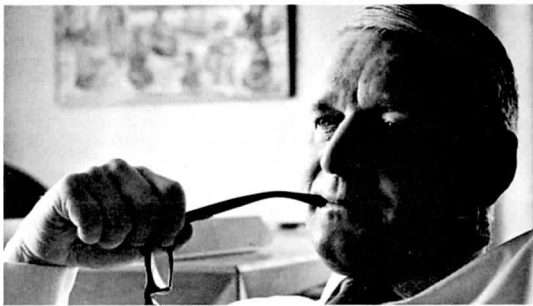
Koncernens struktur kan då grafiskt åskådliggöras enligt följande:

(forts. sid. 9)

ORGANISATIONSPLAN: SALÉNKONCERNEN



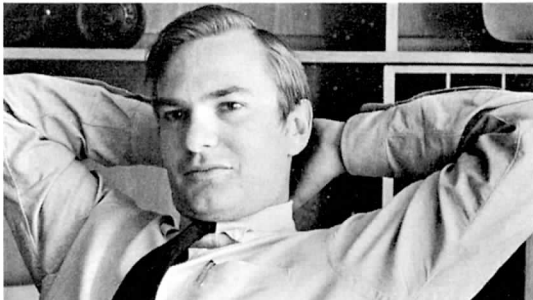
KONCERNLEDNING



VD Sture Ödner



VVD Sven Salén



VVD Christer Salén



VVD Åke Lindbäck



TECKN.CH.Nils Jannerfeldt

ORGANISATIONSPLAN



Ingmar Thiel

Befraktning
Operation
Skriv, telex, arkiv



Nils Friberg

Inspektion

Befraktning
Operation



Arne Gellermark

Inspektion
Skriv, telex, arkiv



Thomas Luning

Drift o planering
Skriv, telex, arkiv



Rolf Bergkvist

Inspektion

Intendentur
Utrustningar
Centralförråd
Skriv, telex, arkiv



TANKREDERIET

Gunnar Björkbom



TORRLASTREDERIET
Clarence Dybeck



Sven Salén



KYLREDERIET

Christer Salén



INKÖPSAVD.

Bengt Ferm

Bengt Rydberg

STYRE

REDERIL

VD
Stu
Ödn

VV
Sve
Sal

VV
Chris
Sal

VV
Åk
Lind

ST

SEKRE

: SALÉNREDERIERNA

ELSEN

EDNING

D
re
er

D
en
én

D
ster
én

D
te
bäck

AB

TARIAT



TEKNISKA AVD.

Hans Alsén

Lennart Lindau

Tekn. utv.

Maskin, proj., nyb.

Skrov, proj., nyb.

Transporttekn.

Res-delsink.

Skriv, Arkiv

Rättstvister
Jur. rådgivn.

Skader,

Försäkringar

Skriv, arkiv



JURIDISKA AVD.

Sixten Ackermack

Bemanning

Intendentur insp.

Befh. Redovisn.

Sjukfall

Sjömansskatt

Utbildn.,
gruppförs.



SJÖPERSONAL

Lars-Erik Cronberg



Bertil Thorell

Personal,
kontors int.

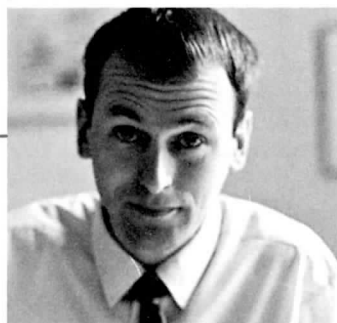
AR

Information



ADMINISTRATIVAVD.

Matts Larson



EKONOMIAVD.

Per Åke Pettersson

Kassa

Utredningar

Betalning

Bokföring

Kontroll

Skriv, arkiv.

STAB



Åke Tygård



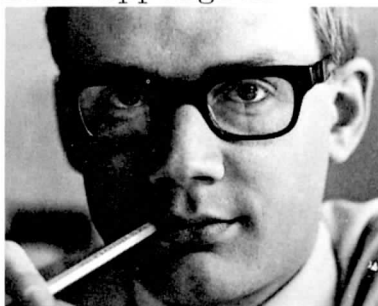
Ivan Holmgren



Leif Appelgren



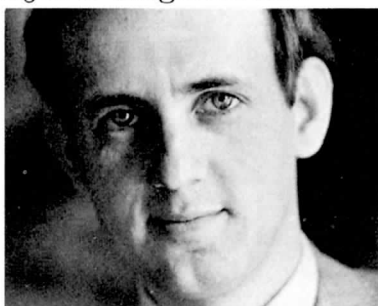
Per-Olof Broman



Björn Lagerkvist



Matts Larson



Thomas Sundberg



Sven Wisting

(Organisationen..)

Rederiernas verksamhet samordnas under en direktion bestående av VD Sture Ödner samt de VVD Sven Salén, Christer Salén och Åke Lindbäck.

Direktionens uppgifter blir i första hand att svara för rederiernas planering på längre och kortare sikt samt för fattande av sådana beslut, som ej delegerats till rederienheterna, eller som eljest hänskjutes till direktionen.

Rederiverksamheten uppdelas på tre självständiga enheter: Kylrederiet, tankrederiet och torrlastrederiet.

Respektive inspektörsgrupp föres administrativt till rederienheterna varefter dessas ansvarsområden kommer att omfatta följande funktioner:

Tank- och torrlastrederierna: befraktning, operation, rederimässig drift, teknisk driftsinspektion.

Kylrederiet: rederimässig drift, teknisk driftsinspektion.

Funktionerna befraktning och operation saknas i kylrederiet, då denna verksamhet som hittills kommer att utföras inom det självständiga dotterbolaget Salén Reefer Services under ledning av Claes Zethelius.

Rederienheterna blir närmast under direktionen ansvarig för all verksamhet som direkt berör respektive rederi och för det ekonomiska resultatet av denna verksamhet. De får befogenhet att självständigt fatta beslut inom ramen för fastställda planer och direktiv.

Övriga avdelningar bibehålls som gemensamma funktioner för de tre rederienheterna, nämligen administrativa, ekonomiska, inköps-, juridiska- och sjöpersonalavdelningarna samt en central teknisk avdelning. Dessa avdelningar är i administrativt avseende direkt underställda direktio-

nen, där ansvaret i första hand är fördelat enligt följande:

Tekniska avdelningen - Sture Ödner
Juridiska- o. sjöpers. - Sven Salén
Administrativa avd. - Christer Salén
Ekonomi- o. inköpsavd. - Åke Lindbäck

De olika rederienheternas och gemensamma avdelningarnas ledning får efter omorganisationen följande sammansättning:

Kylrederiet Chef: Christer Salén
Ansvarig för drift och planering: Thomas Lüning
Ansvarig för tekniskt underhåll: Rolf Bergkvist

Tankrederiet Chef: Gunnar Björkbom
Ställföreträdare: Ingemar Thiel
Ansvarig för tekniskt underhåll: Nils Friberg

Torrlastrederiet Chef: Sven Salén
Ställföreträdare och befraktningsschef: Clarence Dybeck
Ansvarig för tekniskt underhåll: Arne Gellermark

I Sven Salén AB utses Gunnar Björkbom till arbetande styrelseordförande och Sven Salén till VD.

För att åstadkomma en önskvärd samordning mellan verksamheterna i SSAB och torrlastrederiet överföres personalen på SSAB:s torrlastavdelning till rederiet, och de tjänster, som SSAB tillhandahåller inom denna sektor, kommer konkret att utföras av torrlastrederiets personal.

I samband med att Matts Larson, förutom sin befattning som chef för adm. avd. kommer att ingå i den centrala stabsavdelningen, utnämnes Bertil Thorell till personalchef i Salénrederierna. Bertil Thorell kommer samtidigt att upprätthålla tjänsten som kontorsintendent.

Övriga avdelningars ledning är oförändrat enligt följande:

Ekonomiavd.	P.Å. Pettersson
Inköpsavd.	Bengt Ferm och Bengt Rydberg
Juridiska avd.	Sixten Ackermarck
Sjöpersonalavd.	L.-E. Cronberg
Tekniska avd.	Hans Alsén

Direktör Hans Alsén kommer som teknisk chef inom Salénrederierna att vara ansvarig för det tekniska utvecklingsarbetet, nybyggnads- och projektverksamhetens planering samt för samordningen av rederiernas samtliga tekniska resurser. Ställföreträdare för direktör Alsén som rederiets tekniska chef är tekn.lic. Lennart Lindau, som utnämnes till biträdande direktör i Salénrederierna.

Kamrer P.Å. Pettersson utnämnes till direktör i Salénrederierna.

I sitt arbete biträdes koncern- och rederiledningen av en central stabsavdelning, som skall vara behjälplig med utredningar, planläggning och kontroll inom respektive fackområden. Den biträder med att utarbeta och föreslå den gemensamma politik, som koncernen skall föra inom de olika fackområdena, och skall även hjälpa de i koncernen ingående enheterna med råd och lämna mera omfattande service till dessa enheter efter medgivande och anvisningar från koncern- resp. rederiledningen. Stabsavdelningen består av följande funktioner och personer:

Teknisk utredning	Åke Tygård
Särskilda uppdrag	Ivan Holmgren
Operationsanalys	Leif Appelgren
	Björn Lagerkvist
Ek.plan. o. utredn.	Per-Olof Boman
Pers. o. adm.	Matts Larson
Direktionsassistent	Thomas Sundberg
Utr.o.kont. Cargolux	Sven Wisting

(Kapten B. Crafoord..)

sedan, snart tar fasta former. Det uttrycktes väl inte just så här, men innebörden var denna: »Du som är till sjöss. Lagg ner extra arbete under tjänstgöringsperioderna, så ökar Du fritiden hemma hos familjen.» Det finns numera underlag för ett 5-2 system. Vederlag och semester kommer att räcka till för de flesta. Det är en kostnadsfråga, som får avgöras av rederiledningen, om man vill lägga ner ytterligare pengar på resor till och från avlösningsshamnarna.

För intern utbildning av denna koncerns jättestora personalkader kommer säkert snart behovet av en personalutbildningsavdelning med en socialchef som ledare. Man bör flitigt anlita korrespondensinstitutet för utarbetande av flera lättillgängliga kurser för olika slags sjöpersonal. Metoden att distribuera broschyrer om vad vi kan ge våra sjömän i fortbildnings- och socialt hänseende är inte långt borta. Jag talar här endast för den

sjöående personaldelen, den landbaserade har säkert sina problem, som man hoppas också blir ventilerade i kommande spalter i Salén-Nytt.

Huvudändamålet med sjöpersonalutbildning och fortbildning av det äldre befälet inom Salénrederierna, är att öka de anställdas trivsel och att ge dem en känsla av trygghet i arbetet. Alla människor behöver arbeta hårt för att känna trivsel, och ju skickligare sjömannen utför sitt arbete, desto bättre trivs han ombord. Vårt rederi vill ge möjligheter till utbildning för framtida sjöfart fram till en nivå, som passar just den enskilda människan inom alla fack ombord både på tankfartyg och toppmoderna specialfartyg.

Att locka en sjöman att spanna sina ambitioner högre än han har förmåga till, ökar ingen trivsel. Tvärtom. Man skall inte tala så mycket om karriär och befordringsmöjligheter inom vårt rederi, utan det är här frågan om en god personalutbildning och skolning för framtida sjöfart.

Vad tjänar det till, att en ombordanställd sliter och uppoffrar sig under flera år för att utbildas till styrman eller maskinist, om han sedan inte har förmåga att leda folket. Då har man istället för ett dugligt sjöbefäl fått en missnöjd och otillfredsställd människa inom rederiet. Och den som vantrivs gör ett dåligt arbete ombord, han kan till och med hindra andra att arbeta efter sin förmåga. Istället för att bli sjöbefäl borde kanske denna människa vidareutveckla sin skicklighet att som rederianställd sköta ett arbete som båtsman, elektriker eller kock eller någon annan specialuppgift ombord. Där skulle han kunna utveckla hela sin förmåga, han skulle trivas ombord, göra ett bra arbete och bli till största möjliga glädje både för sig själv och sin familj, för sina kamrater ombord och för rederiet.

För att emellertid allt detta skall fungera på rätt sätt i framtiden, måste man göra propaganda på alla håll och kanter för

(forts. sid 12)

PER-OLOW: CARGOLUX

- approach for landing on runway two-six
- observe crosswinds north-west at approx.
0-300 feet on approach and on runway ...

Kapten Torgilsson och hans co-pilot gör femti-talet lugna manövrar i cock-pit och följer säkerhetslistan, den långa komi-håg som varje pilot har för sitt minnestöd. Landningsställens sänks ner, vingflaps ställs i landningsvinkel och den 50 ton tunga fraktsmaskinen flyter fram över väl-ordnade suburbs mot Kennedy International Airport. Ombord har vi 26 ton trycksaker som vi lastat på Gatwick, London. Den enorma maskinen sätts ner på landningsbana 26 som om jag landat en Piper Cub. En fjäderlätt touch mot betongbanan, turboprop-motorernas fyrbladiga snurror ställs på reverse och efter några minuter taxar vi in mot Loftleidir s cargodepot.

Det var lördagen den 9 maj som jag träffade Kapten Torgilsson och hans crew på Park Hotel i Stockholm. Naturligtvis hotade jag gänget med en omgång öl och framförde önskemålet att få vara del av ballasten till London. För olika ändamål behövdes bilder av Cargolux flygfraktande - ACTIONBILDER!

Torgilsson tyckte det skulle vara kul om jag följde med - gärna till New York. Misstänksamt undrade jag vad last de skulle hämta - jag hoppades naturligtvis på något färgstarkt - en färgbild för Salén-koncernens över hela världen så populära kalender.

Jordgubbar - 24.000 kilo . . . från Californien för American Foods till Sthlm . . . Smaskens - en sån massa jordgubbar måste bli något i bild.

Resan till och från New York över London och Keflavik på Island skulle vara värd besväret, - och kostnaderna, om jag bara får just den där enda bilden som skulle kunna illustrera nyttan av flygfrakt och samtidigt vara säljande för koncernen via Kalendern 1971.

Vi snackade en del i baren på Park Hotel - det kändes som i gamla da'r under kriget då jag liftade hit och dit som allierad krigskorrespondent med Royal Air Force och U.S. Air Force Transport Command.

O.K. Park Hotel vid Karlavägen har en trivsamt BARMÄSTARE - han sålde öl för 101:65 som vi slurkade i oss under två timmars flygsnackande och utbyte av lustiga historier - mest jordbundna historier.

Notan går till Salén-koncernen - debiteras omkostnader i arbete.

Nästa morgon åkte vi ut till Kraschlanda - officiellt heter det Arlanda men kallas också Downlanda. Kärran var undgängömd i ett avlägset hörn av vår outvecklade »storflygplats». Jag fann att jag glömt mina rullskridskor som skulle komma till användning inuti CARGOLUX-planets frakttutrymme.

Så småningom var vi uppe i luften - och flög just över Patrick Furlong's och mina områden som är så välbekanta, - min åttaårige son Casbar döptes i Pommery & Greno-champis till Ärkebiskopen av Alsta när vi i vår 20 meter höga varmluftballong i september 1969 passerade just den där gamla kyrkan därnere . . .



CL-44:ans swingtail fotograferad av Per-Olow på Gatwick Airport utanför London. En något oortodox vinkel, men dekorativ inte sant?

Dryga 3 timmar senare landade vi på Gatwick, London, där vi skulle hämta 24 ton trycksaker för New York. Playboy Magazine var det sagt. Det tog tre timmar innan trycksakerna äntligen började lastas - den tjocka cigarren - flygkroppen tycktes kunna svälja hur många Playboysar som helst. Jag önskade bara att man varit förutseende och haft alla småtruckarna i rad väntande att få leverera sina bördor, - en fin P.R.-bild och, - en dröm. Jag avundas mina kolleger i det stora landet i väster som ges näranog fria händer att halvljuga ihop bilder för publicity. Bara de', att här behövdes inget halv- eller hel-ljugande, ett enkelt litet vidvinkelobjektiv skulle kunna ge objektiva och inom sanningens ram distorderande bilder där kärnan blir tio meter längre än vad tillverkaren avsett. Distortion är bara en snyggare omskrivning av småljuga. De flesta sportfiskare distorderar . . .

Ingen på plattan tog i mer än nödvändigt - 18 noll noll kom en av inlastningskillarna med försenat five o'clock-tea, stuvorna ombord fick sitt te serverat via gaffeltrucken . . .

Vid 22-tiden lyfte vi mot Keflavik på Island via säckpipornas Scotland och hälsades efter tre timmars flygning av HEKLA som tillfälligt lugnat ner sig, - lava och aska utefter sidorna med eldtungor här och var i lavaströmmarna, bröt mot den vita snön.

Vi landade på Keflavik för tankning och en 4 timmars sovpaus, - besättningen åkte hem till sina familjer som de inte kramats om av på några månader, jag törnade in på Loftleidir's hotell där jag snusade till 3 på morgonen.

Vid fyra-tiden på morron var det klart för start mot New York - sju timmars flygning. En enformig flight på ekonomisk flyghöjd 21.000 fötter upp i luften. Med full last kändes kärran mer ombonad, inget eko - sträckan Stockholm-London som vi tom-flög, var som att sitta i en kongolesisk festivals-trumma.

Kapten Ingvar Torgilsson hade alltså taxat in sitt CARGOLUX för lossning. Jag fanns på crew-list, men hade fel visering, en grej som ordnade sig kvickt hos en topp-man inom immigration. Att visumet, som gällde till 1971, fanns i ett pass som var utgången 1967 - spelade mindre roll, jag hade ju också ett giltigt pass med mig - visumlöst. Lossningen av papperslasten var jag mindre intresserad av - lastningen av jordgubbarna för American Foods skulle kunna bli något kanske.

Jordgubbarna fanns någonstans mellan Californien och New York, förmodligen per truckar, en frakt som tar 74 timmar! Jag undrade varför inte den här kärran fått gå direkt att hämta lasten i Californien . . .

Vi åkte över till ett hotell som ligger 6 dollar med taxi från flygplatsen. Pojkarna på cargo hade lovat ringa genast när lasten kom. Jag somnade sedan jag ringt till American Foods i Californien och fått veta att frakten gått med flyg och skulle vara i New York inom några timmar. En sömning Per-Olow satt efter 2 timmar i en taxi för 6 dollar till cargoavdelningen - jag var orolig att missa något, folk är inte så förstående för hur viktig en bild kan vara och varför den måste se ut just så där.

I taxin kände jag värmen och den höga luftfuktigheten - en haze bäddade in det mesta i synfältets bortre del.

Hos pojkarna på Loftleidir fick jag veta att de just ringt mig och att jordgubbarna skulle lastas ombord. Jag strosade omkring på plattan bland trailers med wellpapp-lådor som alla innehöll jordgubbar. Lastningen började och jag var allt mindre road, - det var nog bra det där med text på lådorna, det jättestora fraktplanet med sin swing-tail, gaffeltruckar och enstaka gubbar omkring - men det var BILDEN jag väntade på. Så, hände det. Mannen från American Foods klev in i kameran. Några lådor flyttades åt sidan för min »bästa förgrunds-vinkels skull». En stilla undran från mig huruvida inte kanske eventuellt man skulle kunna få se några livs levande jordgubbar - gärna i grupper om flera stycken, gav genast respons. Mannen skulle ändå kolla mognadsstadiet i en del av lasten. Ett av de fiffigt konstruerade emballagen - som är tillverkade i två storlekar, för att ge maximum lastkapacitet inom lastrumsvolymen - lyftes uppåt och kvar stod fyra höga travar jordgubblådor heltäckta i sömmande plast. Var och en innehållande 12 såna där röda och gröna plastkorgar rågade med smaskigt sköna jordgubbar, som vid beröring för smakprov ännu var kyliga. Och det smakade! I förgrunden mysigt röda jordgubbar
(forts. sid. 12)

Personalstiftelsen

Salénrederiernas styrelse har för att hedra framtidne skeppsredare Sven Saléns minne beslutat att till Salénrederierna AB:s Personalstiftelse under rubrik »Skeppsredare Sven Saléns Minnesfond» skall överföras ett belopp på kr. 2.000.000:-, att användas för vidareutbildning av de personer som omfattas av stiftelsens ändamål, d.v.s. såväl land- som ombordanställda. Beloppet kommer att överföras så snart styrelsen utarbetat närmare riktlinjer för medlens användning.

Stockholm den 28 maj 1970

Sven H Salén

Christer Salén

FOTBOLLSSÄSONGEN STARTAR

Ja, nu har fotbollen rullat igång igen. Tyvärr har det inte börjat något vidare. I första matchen fick vi stryk med 0-3 mot Rådhusrättens IF. I vår andra match spelade vi något bättre, men det hjälpte inte. Matchen var jämn, men Televerket vann med 1-0. Först i vår tredje match tycks det ha lossnat. Vi vann med 6-2 mot Östgöta-bankens IF, men man skall nog inte värdera den segern allt för högt, våra motståndare var ganska dåliga. Målen gjordes av Björn Sjöberg 3, Leif Beckman 2 samt undertecknad 1 mål.

Lennart »Speedy» Andersson

SCHACKKLUBBEN

Vid slutet av förra året bildades på huvudkontoret en schackklubb, Salénrederiernas Schackklubb. Medlemmarna som är 21 stycken, har träffats för spel var 14:e dag i stora matsalen efter arbetstidens slut. Någon medlemsavgift uttages ej. Eventuella kostnader, hittills egentligen endast för inköp av schackspel, bestrides av personalstiftelsen.

Ordförande i klubben är Filip Anger, sekreterare Birger Simonsson, vice ordf. Georg Ekholm och materialförvaltare Lennart Andersson.

Spelträffarna har varit mycket uppskattade av deltagarna och intresset syns vara i stigande. Rätt att bli medlem i klubben har varje Salén-anställd, alltså även de som ej har sin arbetsplats på Styrmansgatan.

Kom och var med! Du får garanterat trevligt i schackgudinnan Caissas vännar bland kamraterna. Och Du behöver ej vara schackmästare, det är ingen av de nuvarande medlemmarna - i varje fall ej ännu!

VASALOPPET 1970

Den 27 maj var Salénrederiernas skidåkare inbjudna till bastu i Enskilda Bankens lokaler med påföljande middag på Restaurant La Ronde. Det artade sig till en trevlig samvaro där även Salén-Nytts utsände och skidlagets chaufför och supporter Bengt Lidebrandt resp. Lennart Andersson var närvarande. Efter en högtidlig prisutdelning avåts middagen varefter följde visning av slides och smalfilm. Vi bugar och tackar Banken!

Vi har tidigare lämnat en resumé över vårt stolta femmannalags framfart i årets Vasalopp. I samband härmed utlovade vi en redogörelse för resultatet av tävlan mot Stockholms Enskilda Bank - vi blev ju som alla erinrar sig utmanade på ädel kamp i »fädrens spår».

Vi har nu från utmanarna fått en slutgiltig resultatlista av vilken framgår att vi kan förena oss i ett utrop som: »Hurra, vad vi är bra!»

RESULTAT FRÅN DET INBÖRDES MÖTET MELLAN SALÉNREDERIERNA OCH STOCKHOLMS ENSKILDA BANK

1. Ett vandringspris, uppsatt av Stockholms Enskilda Banks IF, tillfaller det företag, som uppnår den största kvoten genom att antalet deltagare, som genomför Vasaloppet, divideras med antalet anställda över 21 år i de respektive företagen.

1. Salénrederierna	5 vasalöpare : 149 anställda	= 3,4 %
2. S E B	15 » : 500 »	= 3,0 %

2. I år utdelas pris till bäste löpare. Det blev i år Bengt Eriksson från SEB.

3. I år utdelas även pris till bästa 3-mannalag i vår inbördes kamp.

1. SEB	Bengt Eriksson-Bernt-Olov Jalkner-Jan Hidestrand	26.40.34
2. Salén	Birger Simonsson-Stig Svensson-Gunnar Lindberg	29.17.26

			plac. totalt
1. Bengt Eriksson	SEB	8.03.06	2552
2. Bernt-Olov Jalkner	SEB	9.05.04	4290
3. Birger Simonsson	Salén	9.24.08	4771
4. Jan Hidestrand	SEB	9.32.24	4973
5. Rolf Herlitz	SEB	9.36.26	5090
6. Stig Svensson	Salén	9.54.35	5661
7. Per-Erik Bergström	SEB	9.57.07	5747
8. Gunnar Lindberg	Salén	9.58.43	5814
9. Stig Månkell	SEB	9.58.49	5817
10. Stig Mannehed	SEB	10.01.10	5882
11. Lars-Göran Åkerlind	SEB	10.05.57	6027
12. Jan-Christen Lundgren	SEB	10.08.20	6117
13. Nils-Henrik Wahlgren	SEB	10.08.42	6133
14. Bo Marking	SEB	10.11.33	6222
15. Valter Axelsson	Salén	10.30.21	6744
16. Jan Anger	Salén	10.44.39	7044
17. Rune Olsson	SEB	10.52.30	7198
18. Hilding Brändström	SEB	11.12.48	7484
19. Jörgen Boye	SEB	11.16.59	7524
20. Ulrik von Rosen	SEB	11.58.18	7779

TENNISSÄSONGEN 1969/1970

Vi har tack vare VD:s förnämliga insats lyckats få 2 tider i SALK-hallen måndagar och onsdagar mellan 18.00 - 19.00 samt dessutom 1 tid lördagar 12.00 - 13.00 på Skytteholm i Solna. Intresset har glädjande nog varit stort och tiderna har utnyttjats maximalt. Spelglädje och gott humör spelarna emellan har gjort våra tennistimmar trivsamma.

Vi har med 2 lag deltagit i Stockholms-korpens tennisserier där lag 1, Per Åke Pettersson och Thomas Sundberg, vann sina 3 matcher, men »bara» blev 2:a på grund av 1 förlust som deras reserver, Lennart Andersson och undertecknad, lyckades åstadkomma. Lag 2, Bo Rammer och Thomas Lüning vann 2 och förlorade 2 matcher och placerade sig i mitten av tabellen.

Spelskickligheten varierar, men den har speciellt i 1 fall höjts avsevärt. Lennart »Speedy» Andersson återupptog tennis vid innesäsongens början efter många års uppehåll och är vid dess slut jämngod med de flesta av oss andra.

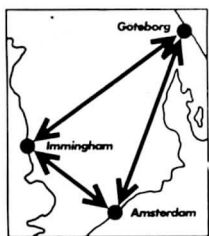
Intentionerna för våra nybörjare har tyvärr inte kunnat fullföljas, dels på grund av brist på tränare dels på för få tider. Frågan ligger i stöpsleven och lösningen kanske kommer före vintersäsongens början i september.

De som är intresserade av spel inomhus i vinter bör kontakta undertecknad i god tid före säsongens början. Väl mött igen!

Thomas Erikson

PS: VASALOPPET

Fortfarande väntar vi att våra vänner inom koncernen hör av sig inför nästa års lopp.



TOR LINE

»Tor Line's snabbt växande Nordsjö- trafik kommer inom de närmaste åren att få en betydande kapacitetsökning.

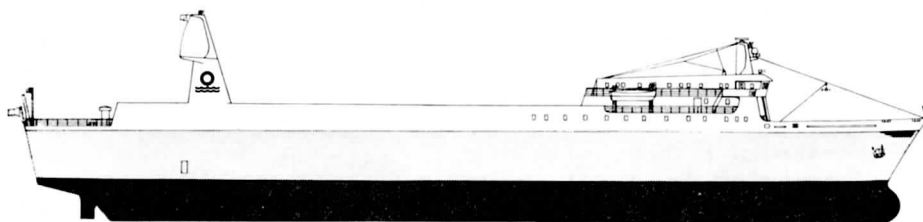
Vid en presskonferens ombord på rederiets passagerarfartyg »Tor Anglia» meddelade verkställande direktören Hans Laurin, att man nyligen träffat avtal med Londonrederiet Triport Shipping Company om långtidscharter av två stycken 136-meters lastfärjor, som bygges vid Framnäs Mek. Verkstad i Sandefjord. De båda fartygen får en lastkapacitet som är den dubbla jämfört med »Tor Anglia» och

»Tor Hollandia». Inte mindre än 90 stycken 12-meters semitrailers eller ca 250 20-fots containers ryms på de tre lastdäck, som förbinds med 2 stycken 50-tons hissar.

Leverans är beräknad till hösten 1971 och våren 1972, då de nya fartygen omedelbart kommer att sättas in i Tor Line-trafiken. 12.000 hästkrafter och bulbstäv kommer att ge färjorna en servicefart på på drygt 18 knop. Maskineriet består av 2 stycken Pielstick dieselmotorer. Lastning och lossning sker enligt roll-on/roll-off-metoden, varför fartygen är utrustade med akterramp.

Tor Line har idag sammanlagt 17 fartyg i trafik mellan Sverige - U.K. - kontinenten. Häri ingår även Götha-trafiken, som ju numera fullständigt inordnats i Tor Line's verksamhet.

Totalt transporterades under 1969 800.000 ton, varav 95% utgjorde laster till eller från Sverige, samt 169.000 passagerare.»



Skiss över de 136-meters lastfärjor som beställts av Triport Shipping Company för långtidscharter till TOR LINE.

(Kapt. Crafoord..)

en helt ny inställning man och man emellan inom de ombordanställdas organisationer, bland rederipersonal och bland alla man ombord i våra fartyg. Det måste bli goda relationer över hela fältet. Goda relationer, som bygger på den ene ombordanställdes uppskattning av den andres prestationer, alldeles bortsett från ställning ombord och löneförmåner. Alla som utför ett gott jobb är lika bra karlar, vilket jobbet än må vara. Båtsmannen eller den äldre matrosen, som utför ett litet konststycke varje gång han gör ett par splitsar på förtöjningsgods eller på några kranvagnar, är värd samma uppskattning som de duktiga motormännen, som man så ofta ser göra snabba och verkligt krävande arbeten vid en kolvhalning i maskin. Man skulle kunna dra parallellen, att den pålitlige och omdömesgille befälhavaren är värd samma erkännande som den yrkeskunnige och specialinriktade maskinchefen. De yrkeskunniga och skötsamma finns det alltid plats för i våra fartyg.

Detta var blott ett inledande inlägg av en aktiv befälhavare. Vi har fler inlägg, som behöver bli ventilerade; i vad slags lokaler måltiderna skall intagas ombord, samarbetsnämndernas aktivitet, skyddskommittéernas verksamhet, filmkassorna och hur svårt det är för Salénfartygen att

få bytt filmer på långresorna jorden runt, olika sätt att hålla övertid och andra omkostnader nere på rimliga nivåer. Ja, ämnena är många. Det gäller tydligen bara för de ombordanställda att fatta pennan. Jag är säker på, att insända alster blir klokt behandlade av vår sjöpersonalavdelning.

Bertil Crafoord



M/S »BJÖRNÖ» lossar vid Loudden i Stockholm.

SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson

Sjöpersonalavdelningen

Säkerhet ombord

1 december 1967 sände rederiet ut cirkulär No. 145 i vilket man uppmanade alla ombordanställda att göra 1968 till ett säkerhetsår.

I cirkuläret utlovades att fritidskassorna i de tre fartyg som kunde visa upp de bästa resultaten under året skulle få 1.000:—, 750:— och 500:— respektive.

Olycksfallsstatistiken för år 1969 har nu bearbetats och vi ber att få framföra våra lyckönskningar till T/T »SEA SONG» som tog hem förstapriset, kr 1.000:—. Två blev T/S »BOLERO» och trea T/T »SEVEN SEAS». Prissummorna tillfaller som vanligt fartygens fritidskassor. Vi återger här nedan fartygens inbördes placering samt utvärderat jämförelsetal:

1	SEA SONG	4.6
2	BOLERO	5.5
3	SEVEN SEAS	12.0
4	LINDÖ	12.1
5	HUSARÖ	12.5
6	SEA SCOUT	13.2
7	HISPANIOLA	14.0
8	SAN BENITO	15.4
9	ANTILOPE	19.0
10	ANTIGUA	22.4

Vid fastställandet av jämförelsetalet har antalet olycksfall under året med därpå följande sjukdagar ställts i relation till resp. fartygs bemanning och antalet hamnanlöp. Skador som inträffat i land har ej medtagits.

Vi hoppas, att innevarande år skall bli bättre än 1969. Lycka till!

(Per-Olow..)

bar blottade inför en färghungrig kamera med lastningsaktiviteten i bakgrunden. Att planet ännu inte blivit ommålat med CARGOLUX var ju tråkigt, men det är kanske besvärligt att måla ett plan som mest är i luften. Redan efter de första bilderna visste jag att resan till New York hade landats. En och annan 12-portioners låda lyftes undan - gubbarna hade gått för långt i mognad, de hade plockats i senaste stadiet, förklarade mannen från American Foods. Men de smakade ljuvligt, vi fick två 12-portioners lådor av de väl mogna jordgubbarna med oss ombord, som tillsammans med mjölk äts som flerfaldig dessert efter Maine-lobstern vi hade till middags-supe under hemflygningen.

Frakttiden Californien till Stockholm blir 17 timmar plus lastning och lossning som vardera tar 3-4 timmar. Mellantempot i New York ger en tidsförlust av 5 timmar med klarering o.d. Tillkommer där också en onödig lossning och återlastning som i framtiden kanske blir onödig.

Det är dock skönt att kunna köpa färsk och goda jordgubbar till omkring 5-plastkorgen under alla de månader då vi inte har Möja-gubbar tillgängliga . . .