

Salén-Nytt

Nr 5 Nov. 1977 — Årg 10

100.000.000 lådor citrus!

Den 16 augusti var en bemärkelsedag i de mångåriga förbindelserna mellan Saléns och Sunkist Growers, Kalifornien. Den dagen lastades nämligen den 100 miljonte kartongen citrus från Sunkist ombord i ett Salénfartyg. Evenemanget celebrerades och på bilden nedan ses vVD Claes-Henrik

Zethelius och kyldivisionens chef Mats Ruhne med en gåva som i sammanhanget överlämnades till Sunkist. Evenemanget och kyldivisionens verksamhet belyses närmare i artiklar på sidorna 9—21.

100 million boxes of citrus fruit

August 16 was a red-letter day in the long-standing connection between Salén and Sunkist Growers of California. On that date, Salén loaded onto one of its vessels its one hundred millionth box of citrus fruit from Sunkist. The occasion was marked by the

presentation of a gift to Sunkist by Deputy Managing Director Claes-Henrik Zethelius and the manager of the Reefer Division, Mats Ruhne (photo, below). This event, and the operations of the Reefer Division, are reported in more detail in articles on pages 9—21.



Rederiets organisation koncentreras och stärks

Alla är medvetna om att Saléninvest-koncernens situation idag är svår och att det även stundar ytterligare några besvärliga år. En del av koncernens verksamhet går bra, men det överskuggande problemet är att tankkrisen verkar bli långvarigare än vi beräknat. Och det är i koncernens tankengagemang de stora förlusterna uppkommer. Dessutom är torrlastmarknaden dålig.

För att inte äventyra koncernens överlevnad framlade vi till styrelsemötet i Saléninvest den 21 oktober ett förslag om minskning av fartygsflottan. Styrelsen var enig i sitt beslut om minskat engagemang på Tank. Vi hoppas dock att en viss utflaggning skall kunna accepteras av samtliga berörda, vilket innebär att minskningen av flottan kan begränsas.

Mot denna bakgrund har det bedömts riktigt, att Salénrederiernas VD Clarence Dybeck skall kunna koncen-

trera sig på de viktiga och svårgenomförbara förändringar av i första hand tankrederiets verksamhet som nu krävs. Vi har därför överenskommit att styrelseordföranden Sture Ödner skall aktivare delta i rederiets verkställande ledning. För denna har fastställts en arbetsfördelning, innebärande bl a att Clarence Dybeck huvudsakligen skall ägna sig åt Tank. Utöver detta har vissa andra organisationsändringar genomförts som vi bedömer också skall stärka företaget.

Vi vill i detta sammanhang också omnämna den i MBL-förhandlingarna beslutade och nu pågående genomgången av Salénrederiernas organisation och personal, vilken syftar till att skapa en ändamålsenlig fördelning av ansvar och

arbetsuppgifter liksom en bedömning av det framtida personalbehovet.

De beslut som nu har fattats och framöver kommer att fattas rörande affärsverksamheten och personal/organisation är mycket svåra. Om vår framtidsbedömning och planering är riktig — vi är personligen övertygade om detta — kommer vi att gå ur sjöfartskrisen som ett mindre företag än tidigare, men också vara mindre utsatta för ekonomiska risker. Vår strävan är att överleva och stå väl rustade såväl ekonomiskt som personellt för att möta framtiden.

Stockholm den 14 oktober 1977.
Sture Ödner Clarence Dybeck

Ledningsorganisation inom Saléninvest och Salénrederierna

Inom Saléninvest fungerar nu en samordnande ledningsgrupp bestående av Sture Ödner, Göran Axell, Clarence Dybeck, Sven Orre, Christer Salén, Sven H Salén och Claes-Henrik Zethelius.

I Salénrederierna inrättas följande fem ledningsgrupper:

Tankdivisionen: Sture Ödner, Clarence Dybeck, Ingvar Lilja och Ingemar Thiel.

Torrlastdivisionen: Sture Ödner, Clarence Dybeck, Gunnar Rosengren och Allan Dahlberg.

Kyldivisionen: Sture Ödner, Clarence Dybeck, Claes-Henrik Zethelius och Mats Ruhne/Rolf Säterberg.

Finanskommitté: Sture Ödner, Clarence Dybeck, Sven Orre, Leif Appelgren, Per-Åke Pettersson och Per Welin.

Fartygsdrift & Teknik: Claes-Henrik Zethelius, Kaj Janérus, Hans Alsén och Sten-Christer Forsberg.

Saléninvest

Christer Salén kommer som arbetande styrelseledamot i Saléninvest att ansvara för koncernens investeringar i Flygfrakt. Han är oförändrat styrelseordförande i Tor Line och kommer dessutom att ägna sig åt att utveckla koncernens utlandsaktiviteter.

Saléninvests och Salénrederiernas ekonomifunktioner samordnas enligt

följande, utan att organisatoriska omplaceringar genomföres.

Leif Appelgren svarar för Budgetfunktionen såväl i Saléninvest som i Salénrederierna. I funktionens arbetsuppgifter ingår även ekonomisk analys och planering samt investeringskontroll.

Per Welin svarar för Finansfunktionen såväl i Salénrederierna som i Saléninvest. I arbetsuppgifterna ingår att samordna finansfrågorna för Saléninvests övriga dotterbolag.

Per-Åke Pettersson svarar såväl för Redovisningsfunktionen i Salénrederierna som koncernredovisningen i Saléninvest.

Samordningen av ekonomifrågorna handhas av Sven Orre.

Salénrederierna

Torrlastdivisionen står inför svåra och delvis nya marknadsförutsättningar. För att bredda divisionens ledningsresurser har det överenskommit att Gunnar Rosengren går in som divisionschef för att Allan Dahlberg som biträdande divisionschef skall få tillfälle att ägna sig åt de löpande affärsfrågorna.

Drift och Teknik organiseras i två separata enheter — Fartygsdrift och Teknik, som båda rapporterar till vVD, C-H Zethelius.

Kaj Janérus har utsetts till chef för Fartygsdrift, som under de närmaste

veckorna skall organiseras för att ansvara för samtliga frågor som gäller fartygens drift, dvs vad som nu handläggs av Driftavdelningarna, Sjöpersonal, Inköp, Reservdelsinköp och Ekonomi vad avser samtliga dagskostnader.

Teknikfunktionen med Hans Alsén som chef svarar för Projekt och Utveckling samt Nybyggnadsverksamhet. Avdelningens organisation och bemanning kommer att avgöras parallellt med Fartygsdrift.

Personal och Administration bildar en organisatorisk enhet för att få en samordnad uppföljning av administrationen och dess kostnader. Lars-Ove Åkesson blir chef för enheten som omfattar nuvarande Landpersonal samt Administrativa funktioner (Kontorsservice m fl).

Personal och Administration rapporterar till vVD, C-H Zethelius.

Utlandsdivisionen upphör och Kyl, Tank och Torrlast svarar primärt för sina egna utlandsaktiviteter.

Bengt Lidén, som oförändrat är VD i såväl Sven Salén AB som Fastighets AB Oxen skall tjänstgöra som assistent till Rederiledningen.

Samtliga organisations- och personalförändringar förutom vad gäller Fartygsdrift och Teknik samt Torrlastdivisionen trädde i kraft den 17 oktober. Övriga förändringar beräknas ske omkring den 15 november.

Varsel för ca 700 anställda

Efter förhandlingar enligt Medbestämmandelagen (MBL) mellan företagsledningen i Salénrederierna AB och representanter för de fackliga organisationerna har varsel utfärdats för sammanlagt ca 700 anställda.

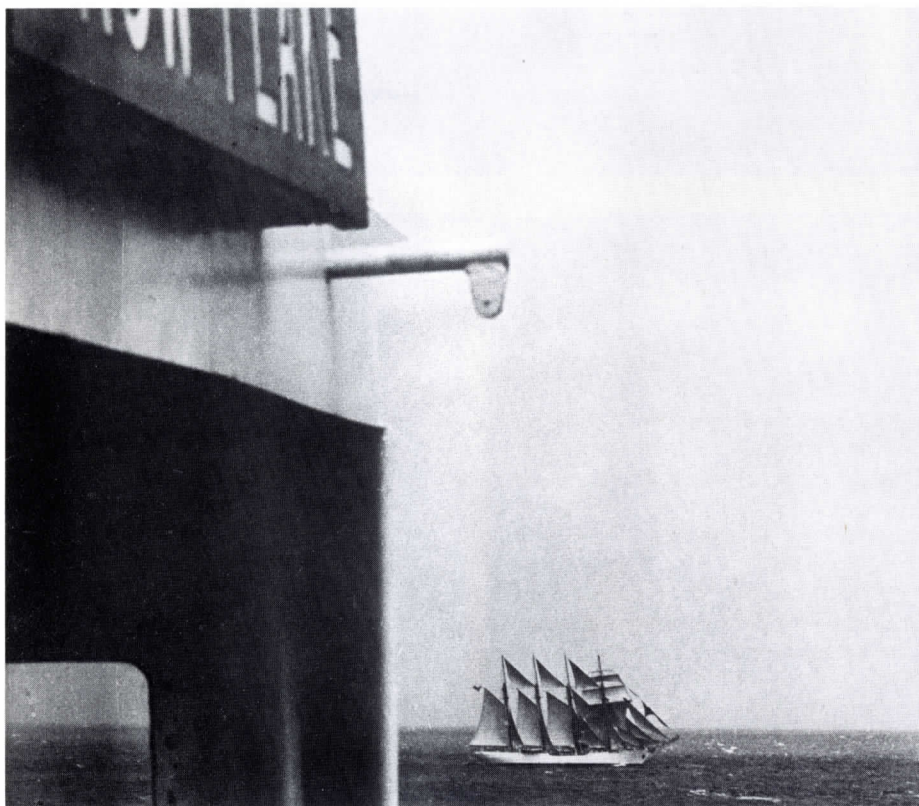
Varslen har utfärdats i tre omgångar. I september varslades för ca 300 ombordanställda. Detta ledde under oktober till att 283 ombord-

anställda sades upp. I oktober varslades för 75 landanställda och ytterligare 356 ombordanställda. Totalt berörs 149 fartygsbefäl, 168 maskinbefäl och 322 medlemmar av Sjöfolksförbundet. Individuella uppsägningar med anledning av varslen sker efter förhandlingar med de fackliga organisationerna och i den omfattning som fartygsförsäljningar/uppläggningar verkställs.

Koncernkonferens

Saléninvest har hållit sin årliga koncernkonferens, denna gång förlagd till Tor Scandinavia och London. Programmets huvudtema var "Saléninvests framtid". Koncernens nuvarande läge belystes av Sture Ödner och de olika företagscheferna inom koncernen redogjorde för marknadsläget och utsikterna inför framtiden. Sammanlagt hölls 18 föredrag i Salén-relaterade ämnen och särskild uppskattning rönt ett föredrag av redaktör Norman Macrae från tidskriften The Economist över ämnet "Business opportunities in the United Kingdom".

Chilensk skönhet



När Snow Flake i somras var på väg från Mellanamerika till europeiska kontinenten fick besättningen uppleva en lika magnifik som ovanlig syn. På några kabellängders distans mötte man det chilenska, fyrmastade skonertskeppet Esmeralda, som då deltog i de välbekanta Atlant-seglingarna. Ombord i Snow Flake fanns vår gamle fotobekanting Lars Melander, som tog den här sköna bilden av Esmeralda för fulla segel.



Mr Norman Macrae

Group Conference

Saléninvest recently held its annual group conference on the Tor Scandinavia and in London. The main theme was "the future of Saléninvest". Sture Ödner reported on the group's present situation and the heads of the group's various companies provided accounts of current market trends and future prognoses. Totally, there were 18 lectures connected with Salén activities. One lecture which attracted special attention was that given by Mr Norman Macrae of The Economist dealing with business opportunities in the U.K.

Sven H. Salén ny ordf. i Redareföreningen



Sven H. Salén

Vid Sveriges Redareförenings årsmöte i Stockholm den 28 oktober valdes Sven H. Salén till ny ordförande. Styrelsen har i övrigt följande sammansättning: Arne Koch och Ulf Trapp, 1:e resp. 2:e vice ordf., Frans Malmros, Per Liljegren, John G. Kleberg, Torkel Carlsson, Olov Berglund, Lennart Kihlberg, Jan Källsson, Göran Winberg och Ingemar Wahlström.

Sven H. Salén chairman of SSA

At the recent annual meeting of the Swedish Shipowners Association Mr Sven H. Salén was elected chairman. He succeeds Mr Sture Ödner.

Adriatic Wasa levererad

Hitachi Zosen, Hiroshima Works, Innoshima, levererade den 1 september 1977 bulkfartyget m/s Adriatic Wasa till Salénrederierna. Fartyget är byggt till högsta klass i Lloyd's Register of Shipping med klassbeteckningen "+100 A1, ND up to 1,45 tons/m³ in holds No. 1, 3, 5 and 7. Hold No. 2, 4 and 6 may be empty +LMC and +UMS".

Fartyget har 7 lastrum med en total kubik om ca 74.260 m³ grain. I dubbelbotten under lastrummet är sex brännoljetankar arrangerade och åtta ballasttankar. Dessutom finns fem top-wing-tankar för ballast, varjämte lastrum No. 4 kan användas för ballast.

Fartyget har konventionella, korru-gerade tvärskeppsskott på skottstolar och hoppertankar. Lastluckorna är MacGregors sidorullande med luck-öppningar om 16,0 x 13,2 m. Det hydrauliska däcksmaskineriet består av två st 18 tons förtöjningswinchar kombinerade med ankarspel på backen, där även ett spel om 10 ton finns, ett spel om 10 ton midskepps samt akterut ett 18 tons och ett 10 tons spel. Alla är automatiska.

Däckshuset i sju våningar är beläget akterut. Inredningen är av hög standard med bl a swimmingpool inomhus, stora rekreatiomsområden inne och ute samt separata toalett- och duschrum för samtliga ombord.

Den nautiska utrustningen är omfattande med bl a väderfaximil och Omega. Fartyget har Maritexstation.

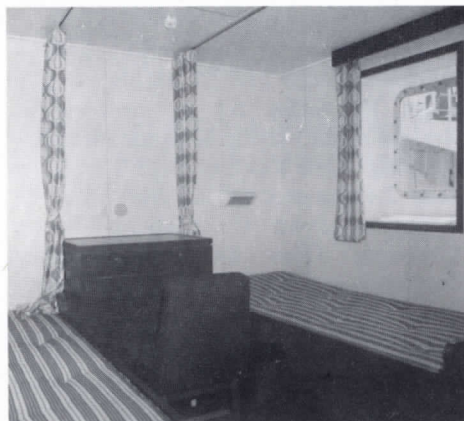
Huvudmaskineriet utgöres av en 8 cyl tvåtakts enkelverkande överladdad dieselmotor, typ Hitachi-Sulzer 8 RND 76, som är arrangerad för drift med tjockolja med viskositet upp till 3.500 sec Redwood vid 100°F.

Maskineriet är automatiserat enligt reglerna för obemannat maskinrum.

Befälhavare på Adriatic Wasa är kapten Karl-Erik Persson och maskin- chef sjöingenjör Tore Löfgren.



Adriatic Wasa döptes av Mrs Sheila Wildash, maka till direktör Arthur Wildash, H. Clarkson & Co Ltd, London.



För att kunna ta med anhöriga ombord har Adriatic Wasa försetts med två familjehytter, vardera omfattande daghytt, sovhytt, toalett och dusch.

Family cabins, of which there are two, enable relatives to stay on board the Adriatic Wasa. These special cabins include a living room, bedroom, toilet and shower room.

Adriatic Wasa delivered

On September 1, Hitachi Zosen, Hiroshima Works, Innoshima, delivered the bulk cargo vessel m/s Adriatic Wasa to Salénrederierna. The ship is built to the highest class in Lloyd's Register of Shipping. It has seven holds with a total capacity of about 74,260 m³ grain. The double bottom under the holds accommodates six fuel oil tanks and eight ballast tanks. In addition, there are five top-wing ballast tanks, besides which hold no. 4 can be used for ballast.

The seven-floor deckhouse is situated astern. Of high standard throughout, it features an indoor swimming pool, large indoor and outdoor recreation areas, and separate toilets and shower rooms for all on board, among other amenities.

The main machinery consists of an 8-cylinder two-stroke diesel motor of the Hitachi-Sulzer 8 RND 76 type. It is arranged for operation with heavy oil with a viscosity of up to 3,500 sec. Redwood at 100°F.

Sabagruppen i Rotterdam

Den 1 oktober öppnade Saba-gruppen kontor i Rotterdam. Det är det första steget i en planerad större satsning på kontinenten.

I slutet av förra året startades Sabren Ltd i London med uppgift att i första hand importera frukt och grönsaker för den engelska marknaden. Det är de positiva erfarenheterna från London-etableringen som nu banat väg för Sabagruppens satsning på kontinenten.

Förutom den beslutade verksamheten i Rotterdam planeras ytterligare expansion. Inför kommande fruktsäsong beräknas förberedelserna kommit så långt att Saba har ett dotterbolag i verksamhet.

Anledningen till att man valt Rotterdam som första etableringsort beror på att Rotterdam utgör hjärtpunkten för europaimporten av frukt och grönsaker. Från odlarländerna skeppas produkterna med kylfartyg till de stora hamnstäderna, där sedan uppköp och omlastning sker.



Dirk Schulz

Inom Sabas ledning räknar man med att en egen europaorganisation kommer att underlätta varuflödet till hemmamarknaden genom att man kan försäkra sig om större och säkrare kvantiteter.

Som ansvarig för Sabas Rotterdam-kontor har utsetts Dirk Schulz.

Saba Group in Rotterdam

On October 1 the Saba Group opened an office in Rotterdam. This is the first step in a larger investment which has been planned for the Continent.

At the beginning of 1976 Sabren Ltd was established in London. Its primary function is to import fruit and vegetables for the U.K. market. The success of Sabren paved the way for the continental investment.

In addition to the present operations in Rotterdam, further expansion is planned. Prior to the coming fruit season, it is expected that preparations will have advanced so far that Saba will have founded a subsidiary.

The reason for choosing Rotterdam as the first continental base is that the city is the center of European imports of fruit and vegetables.

Saba's management believes that by having its own European organization the Group can improve the flow of goods to the home market through being able to ensure itself of larger and more reliable quantities.

Saléninvest has a 40% holding in Saba.

Mr Dirk Schulz is appointed manager of the Rotterdam office.

Namntävling om de nya kylfartygen

Det är nu sex år sedan Snowfartygen fick sina populära namn genom en pristävling arrangerad av Salén-Nytt. Vinnare var som ni kanske kommer ihåg matros Dan Schelin på m/t Dagmar Salén.

Nu är det dags för en ny namntävling. Den här gången gäller det namn till de sex kylfartyg som beställts vid Götaverken för leverans från och med hösten 1978. Alla anställda inom koncernen inbjuds att delta.

Vi vill naturligtvis ge största

frihet åt förslagsställarna men vill för ordningens skull gärna påpeka att namnen bör vara internationellt uttalbara och lätta att identifiera.

Sänd in Ditt bidrag till Salén-Nytt och märk kuvertet "Kylfartygsnamn". Bidraget bör vara oss tillhanda senast den 15 december 1977. Förstapriset består av 2.000 kronor kontant, andra pris av 1.000 och tredje pris av 500 kronor.

New refrigerated vessels — name competition

It is now six years since the Snow vessels received their popular names as a result of a competition arranged by "Salén Nytt". Now it is time for another competition. On this occasion, it concerns names for the six refrigerated vessels ordered from Götaverken. All employees within the Group are invited to participate.

Needless to say, we have no wish to in any way limit the choice of names, but for the sake of order we would like to stress that they should be internationally acceptable as far as pronunciation is concerned and easy to identify.

Send your contribution to "Salén Nytt" and mark the envelope "Kylfartygsnamn." It should reach us by December 15, 1977, at the latest. The prizes will be as follows: First prize — Skr 2,000, second prize — Skr 1,000, third prize — Skr 500.

Note: In the coupon to the left, "fartyg" means vessel and "förslagsställare" means the name of the person sending in the entry.

Till: Salén-Nytt
Box 14018
104 40 Stockholm

Märk kuvertet "Kylfartygsnamn"

Följande namn på kylfartygen föreslås:

Fartyg 1:

Fartyg 2:

Fartyg 3:

Fartyg 4:

Fartyg 5:

Fartyg 6:

Förslagsställare:

Adress:

Inflyttning i mars!

Saléns nya kontorshus i kvarteret Oxen Större närmar sig sin fullbordan. I mars nästa år, helt i enlighet med planerna, sker inflyttning och på olika nivåer och avdelningar inom företaget är man nu i full färd med förberedelser inför flyttningen från kontorslokaler på Styrmansgatan, Grev Magnigatan och Riddargatan. Som ett led i förberedelserna ges all personal möjligheter att gruppvis under hösten se på de nya lokaliteterna.

Ungefär halva huset kommer att disponeras av Saléns, medan den andra halvan hyrs ut.

Chefsarkitekten, professor Ragnar Uppman, har i en artikel i tidskriften Lättbetong redovisat hur han med det nya huskomplexet, som fyller hela kvarteret Regeringsgatan—Mäster Samuelsgatan — Norrlandsgatan — Jakobsgatan, velat skapa en övergång mellan det äldre Norrmalm i norr och det helt nya Stockholm som i söder vuxit fram under de senaste decennierna.

Kulturhuset, de stora bankpalatsen, varuhusen och kontorsbyggnaderna i nya nedre Norrmalm är stora kroppar med i stort enhetliga fasader. I dessa områden är kommunikationsmönstret 3-skiktat, med försörjningstrafiken under jorden, biltrafiken i gatuplanet och gångtrafiken i plan såväl över som under.

I gamla delar av Stockholm samsas dessa tre olika kommunikationer i gatuplanet. I Oxen Större vill man knyta an till de bägge strukturerna. Också när det gäller kroppar, fasader och material syftar Oxen Större till att bilda en smidig övergång.

Arkitekterna har valt att utforma fasaderna olika på byggnadens olika sidor med en sammanhängande byggnad utmed Jakobsgatan — med variation med hjälp av höjdförskjutningar i taklisterna, indragna partier, burspråk och arkader. Mot Mäster Samuelsgatan skjuter fyra huskroppar ut med mellanliggande gårdar. Även dessa delar varierar i material och utformning.



En nytagen bild från hörnet Norrlandsgatan, där huvudentrén ligger, och Mäster Samuelsgatan.
Salén's new office block.

SFBF-klubben Salén

Klubben håller ordinarie allmänt årsmöte i Göteborg måndagen den 7 november kl. 13.00 på Rosenhill samt i Stockholm onsdagen den 9 november kl. 13.00 på SFBF:s kansli, Skeppsbron 32. På föredragningslistan: Förslag till ändring av klubbens stadgar.



New offices ready in March

Salén's new office block in the center of Stockholm is now nearing completion. The Group will move into its new premises next March, which exactly accords with previous plans. At the moment, the Group's various departments are preparing for the transfer from the present offices.

Salén will occupy about half of the new office block. The remainder will be rented out.

In an article in a leading trade journal, the chief architect, Professor Ragnar Uppman, has explained his objective with the new office block: that it should function as a kind of bridge between the different architectural styles of the buildings in its vicinity — the old styles to the north and the modern designs to the south.

Belönat förslag

I somras inrättade rederiet en kommitté med uppgift att stimulera förslagsverksamheten ombord. Genom exempelvis förslag till förbättringar av den tekniska utrustningen eller fartygsmiljön hoppades man att de anställda skulle medverka till att förbättra säkerhet, effektivitet och trivsel ombord.

Vid kommitténs senaste sammanträde behandlades flera inkomna förslag. Ett av dem, med 1:e maskinist Jan Andersson som upphovsman, belönades med 500 kronor. Förslaget gäller ett slutet hanteringssystem för hydrazin. Andersson pekar på en ur hälsovårdssynpunkt klar olägenhet. Förslaget innehåller idéer som anses vara en god grund för utveckling av hanteringssystem. Inspektör Kjell Johansson kommer att handlägga frågan om utveckling av förslaget. Övriga inkomna förslag skall studeras ytterligare.

Alla som tror sig ha någon god idé till förbättring av förhållandena ombord ombedes höra av sig till Förslagskommittén, Salénrederierna. Det kan räcka med ett kort brev eller en skiss — några krav på perfekta ritningar eller dylikt finns det givetvis inte. Belöningen kan bli en större eller mindre penningssumma. Välkomna!

Tvillingar till sjöss



Filipin! Här ser ni dubbelt överallt. Alla som inte är helt lika är "vanliga" tvillingar. Kapten Sune Dahlströms bror Göran är också sjökapten, här dock utan uniform, då "det bara ska finnas en befälhavare ombord".

Foto: Sören Karlson



Visst är norskorna Kari och Lene Heibye lika som bär?! Men ett rungande nej fick docent Cederlöf på frågan, om tvillingarna kände sig till förväxling lika.

I bästa tänkbara höstväder — solsken och ljumma vindar — gjorde ca 200 tvillingar en minikryssning till England i början på oktober med Tor Scandinavia. Befälhavaren, kapten Sune Dahlström, själv enäggstvilling, låg bakom själva idén med kryssningen och dess genomförande.

Docent Rune Cederlöf vid Karolinska Institutets hygieniska institution, docent Stefan Sörensen vid Statens Naturvårdsverk och fyra medhjälpare utnyttjade tillfället att träffa 180

enäggstvillingar och var synnerligen nöjda med resans resultat. Det var första gången på 18 år av tvillingforskning som man haft möjligheten att personligen ställa gemensamma frågor och studera tvillingpars attityder samtidigt.

Minst lika mycket uppskattades kryssningen av tvillingarna själva. Alla, från de yngsta 12-åringarna till de äldsta på 80 år, var så nöjda att man innan resan var slut bildade en tvillingklubb med uttryckligt uppdrag till dess styrelse att ordna en liknande resa nästa år.

Ett 20-tal journalister, fotografer och medicinska medarbetare var med på resan. BBC mötte med televisionskameror vid ankomsten till Felixstowe, och de många tvillingparen satte under några timmar sin prägel på den lilla badorten i varuhus och på gatorna.

Underhållning med bl a frågesport hade ordnats av Bo Sundblad. I övrigt utnyttjades fartygets möjligheter till nöjen och avkoppling livligt, från bio och diskotek till bastu. Ingen var sjösjuk!



Resans äldsta tvillingpar, Nils och Erik Lundberg, 80 år, blev av Tor Line bjudna på resan och fick varsin "tvillingbutelj". Den lär få stå som prydnad hemma. Bägge är nykterister.

Twins at sea

On the initiative of Captain Sune Dahlström 200 identical twins participated in a mini cruise to England on the Tor Scandinavia in October. The twins ranged from 12 to 80 years in age. They were accompanied by scientists who took advantage of this unique event to meet as many twins as possible. Captain Dahlström, himself an identical twin, was accompanied by his brother Göran.

DE-rutan

Information till blivande DE-fartyg inom tank-, kyl- och torrlastdivisionerna har genomförts enligt den plan som meddelades i Salén-Nytt 4/77. Sammanlagt har hittills 90 ombordvarande från de 14 fartyg, som kommer att ha DE-drift från och med instundande årsskifte, deltagit i arbetet med att införa driftsformen. Några har klagat över att utbildningstakten varit för hög men samtliga har förklarat sig kunna bemästra de nya arbetsuppgifter som driftsformen medför.

Den uppföljningsträff med personal från de fyra första DE-fartygen som planerats till månadsskiftet oktober/november har framflyttats till början av nästa år, då flertalet av dem med erfarenhet från 2—3 tjänstgöringsperioder kommer att vara hemma. För att ändå kunna dra nytta av de erfarenheter som vunnits

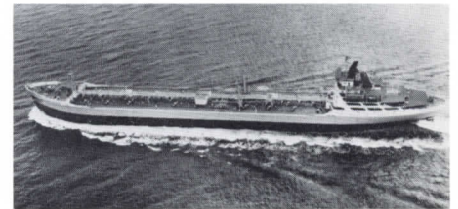
ombord i dessa fartyg har inför starten med de nytilkomna fartygen personer ur arbetsgruppen besökt DE-fartygen. De vunna erfarenheterna kommer att ligga till grund för justeringar och förenklingar av de rutiner i samarbetet mellan fartyg och kontor som nu gäller. Ännu en gång vill arbetsgruppen understryka, att varje förslag som har denna målsättning och kommer från de ombordvarande mottages med tacksamhet.

Arbetsgrupperna kommer nu närmast att utarbeta de driftsanvisningar till tank- och torrlastfartygen som är nödvändiga att ha klara då DE-driften börjar tillämpas inom dessa. Tillsammans med fartygens budget kommer sedan materialet att tillställas fartygen snarast möjligt före årsskiftet.

Fartygsaffärer

M/S Nordic Wasa har sålts till Spanocean Line Ltd., Bristol, och leverans ägde rum i Casablanca den 13 september. Fartygets nya namn är Irish Wasa.

Turbintankern Safina Saudia ex Dagmar Salén på 60.328 ton dödvikt har försålts till Nissho-Iwai Co. Ltd., Japan, och levererades till de nya ägarna i Masan, Sydkorea, den 14 oktober.



Dagmar Salén

Salénrederiernas sista motortanker, Sven Salén på 42.930 ton dw, har sålts till A. Bottacchi S.A. de Navegacion C.F.I.I., Buenos Aires. Hon ströks ur det svenska fartygsregistret den 31 oktober och seglar nu under argentinsk flagg med namnet Cabo Corrientes.



Sven Salén byggdes på Götaverken 1958 och var då den svenska handelsflottans största fartyg. På grund av den svaga marknaden har hon varit upplagd sedan augusti 1974, först i Uddevalla och därefter fram till första veckan i november i Singlefjorden, varifrån hon avgick till Argentina.

Motorfartyget Foglarö, torrlastrederiets äldsta fartyg, byggt 1945, har sålts till Skrot- och Avfallsprodukter, Göteborg. Leveransen ägde rum den 20 september vid Finnboda, där Foglarö legat upplagd sedan mars 1975. Hon skrotas nu i Tyskland.



Foglarö bogseras ut från Finnboda.

Foglarö var byggd på Götaverken för Trafik AB Grängesberg—Oxelösund och fick i dopet namnet Rautas. 1962 såldes hon till Rexbolaget och erhöll då namnet Foglarö och övergick i Salénrederiernas ägo i samband med fusionen Saléns — Rex.

Vinresor med Tor Line



Vinagenten Margot Trägårdh och mat- och vinexperten Sune Carlqvist tackar Tor Britannias Klaus-Dieter Hannen för utsökt mat och dryck ombord.

Källarmästare och andra ansvariga för restauranggästernas välförplägnad måste i utbildningssyfte då och då göra studieresor till de förnämsta vindistrikten.

Tor Lines destination Amsterdam är det lämpliga kontinentmålet för vinresor till Frankrike, bedömde vinagenterna Sven och Margot Trägårdh för årets vinstudieresa till Médoc, Cognac och Reims, där man bl a fick avsmaka den första slottstappade cognacen hos baron de Luze.

Bland de 45 resenärerna deltog från

Tor Line restaurangchefen Kennet Olofsson och butikschefen Alge Hell-sing, med sikte på att ytterligare fördjupa kunskaperna till fromma för Tor Lines gastronomiska kryssningar.

Dödsfall

Sjöingenjör Bertil W. Jacobsson, Buenos Aires, har avlidit i en ålder av 67 år. Han hade varit anställd i rederiet sedan 1949 och gick i pension 1975.

100 miljoner lådor citrus från Sunkist

Tisdagen den 16 augusti passerades en betydelsefull milstolpe för Salénrederiernas kyldivision, när den 100 miljonte kartongen färsk citrusfrukt för Sunkists räkning lastades ombord i Snow Crystal i Port of Long Beach, Kalifornien.

Vid sidan av mottagning för pressen och en privatbetonad ceremoni omgavs det hela av festliga arrangemang. På Snow Crystal hade man planerat en mottagning för cirka 150 inbjudna gäster, men till följd av cyklonen Doreens framfart fick festligheterna dock snabbt flyttas till en närbelägen lagerbyggnad, där man beredde plats för bord och stolar bland cirka 200.000 kartonger citrusfrukter som senare skulle lastas i Snow Crystal.

Den 100 miljonte kartongen försågs med emblem och ett hemligt brev från Sunkistledningen med en för tillfället lämplig överraskning. Salénrederierna överlämnade minnesgåvor till Sunkist genom Claes-Henrik Zethelius. Fredagen den 19 augusti avgick Snow Crystal mot Europa med sin dyrbara last.

Samarbetet med Sunkist inleddes redan 1966 med smärre volymer som lastades via St John, N.B. Den allt

högre produktionen i Kalifornien och Arizona under slutet av 60-talet förde dock med sig en strävan att öka exporten. Man var inom Sunkist medveten om att en regelbunden och pålitlig service därvid skulle vara en av ingredienserna för en lyckosam export till Fjärran Östern och Europa. De första trevarna mellan Sunkist och Saléns för ett ökat samarbete kom att röra sig runt frågan hur man skulle kunna få till stånd en regelbunden service till Japan och Hongkong.

Sunkists hela inlandsdistribution var då ännu baserad på pallhantering och Sunkist avsåg att distribuera frukten även till utlandsmarknaderna på detta sätt. Emellertid inleddes ett projektarbete som så småningom resulterade i det samarbete som nu pågått mellan Sunkist och Saléns sedan 1969. Tack vare det unika samarbetet mellan avlastare, fartyg och rederi kan vi idag vara stolta över att tillsammans med Sunkist ha byggt upp en av de mest konkurrenskraftiga transportapparater som existerar i kylmarknaden.

Sedan 1969 har ca 700 fartyg lastats för Sunkist i Long Beach för Fjärran Östern och Europa.

100 million boxes of citrus fruit from Sunkist

On Tuesday, August 16, Salénrederierna's Reefer Division passed a significant milestone when the one hundred millionth box of fresh citrus fruit from Sunkist was loaded onto the Snow Crystal at the Port of Long Beach in California.

In addition to a press reception and a more private ceremony, the event was highlighted by other light-hearted celebrations.

A reception for about 150 guests had been planned to take place on the Snow Crystal, but as a result of the rapid arrival of the cyclone Doreen the festivities had to be quickly transferred to a nearby warehouse where space for tables and chairs was found between the 200,000 boxes of citrus fruit which would later be loaded onto the Snow Crystal.

The one hundred millionth box was decorated with an emblem and a secret letter from the management of Sunkist containing a surprise suitable to the occasion. Salénrederierna presented a souvenir gift to Sunkist, which was handed over by Claes-Henrik Zethelius. On Friday, August 19, the Snow Crystal departed for Europe with its expensive cargo.

The cooperation between Salén and Sunkist began as early as 1966 with small quantities being loaded via St John, N.B. However, increasing production in California and Arizona at the end of the sixties made it necessary to boost exports. Within the Sunkist organization, there was an awareness that a regular and reliable service would be one of the ingredients for a successful export drive aimed at Europe and the Far East. The initial phase of cooperation between Salén and Sunkist concerned the question of how a regular service to Japan and Hongkong could be established.

At that time, the whole of Sunkist's domestic distribution was based on pallets and the company intended to distribute fruit to foreign countries in this manner. However, a project was initiated which eventually resulted in the cooperation which has taken place between Salén and Sunkist since 1969. Thanks to this unique cooperation between shipper, vessel and shipping line, we can today feel proud that, together with Sunkist, we have built up one of the most competitive transport systems on the reefer market.

Since 1969 about 700 vessels have loaded Sunkist products at Long Beach for transport to Europe and the Far East.



Representanter från Sunkist och Saléns samlade framför Snow Crystal. Från vänster: Robert Almström, Salénrederierna, Lennart Sjöstrand, befälhavare, Snow Crystal, Roy Utke, VD Sunkist, C-H Zethelius, VVD Salénrederierna, David Kline, ordf. i Sunkist, Mats Ruhne, chef kyldivisionen, Erik Baur, chef Salén Agencies, Long Beach.

Representatives of Salén and Sunkist in front of the Snow Crystal.

Sunkist Growers — en fruktjätte

Det hela började 1893 då en grupp på sextio apelsinodlare i Kalifornien organiserade sig till ett gemensamt marknadsföringsorgan, the Southern California Fruit Exchange. Detta organ kontrollerade större delen av citrusproduktionen i Kalifornien under första hälften av 1900-talet, dock med stor konkurrens från oberoende odlare. 1952 bytte organisationen namn till Sunkist Growers Inc. och har nu sitt huvudkontor beläget i Sherman Oaks, Los Angeles.

Odlingarna är centraliserade till två stater, Kalifornien och Arizona och det finns nu ca 8.000 odlare som är medlemmar i Sunkist. Totalt producerade Sunkist 1975/76 ca 120 miljoner kartonger citrus, vilket är ungefär 30 miljoner mindre än rekordåret 1974/75. Av detta utgör 75 miljoner kartonger färsk frukt, varav ca 23 miljoner exporterades. Uppdelat på produkter såg produktionen ut så här 1975/76 (en kartong = ca 18 kg frukt):

Apelsiner och tangerines: 80,8 miljoner kartonger = ca 16% av USA:s totala produktion och ca 4% av världsproduktionen.

Citroner: 30,4 miljoner kartonger = ca 80% av USA:s totala produktion och ca 15% av världsproduktionen.

Grapefrukt: 9,5 miljoner kartonger = ca 7% av USA:s totala produktion och ca 5% av världsproduktionen.

Sunkist dominerar Kalifornien/Arizona-produktionen till ca 75%, medan resterande del utgörs av oberoende fruktproducenter och handlare.

Sunkists totala omsättning 1975/76 var 453 miljoner US dollars. Främsta exportmarknader är Nordeuropa och Fjärran Östern.



Sunkist Fresh Fruit Marketing, fr v Gordon Henderson, v. President, Richard Mead, Export Manager, Robert Harz, Ass. Export Manager.

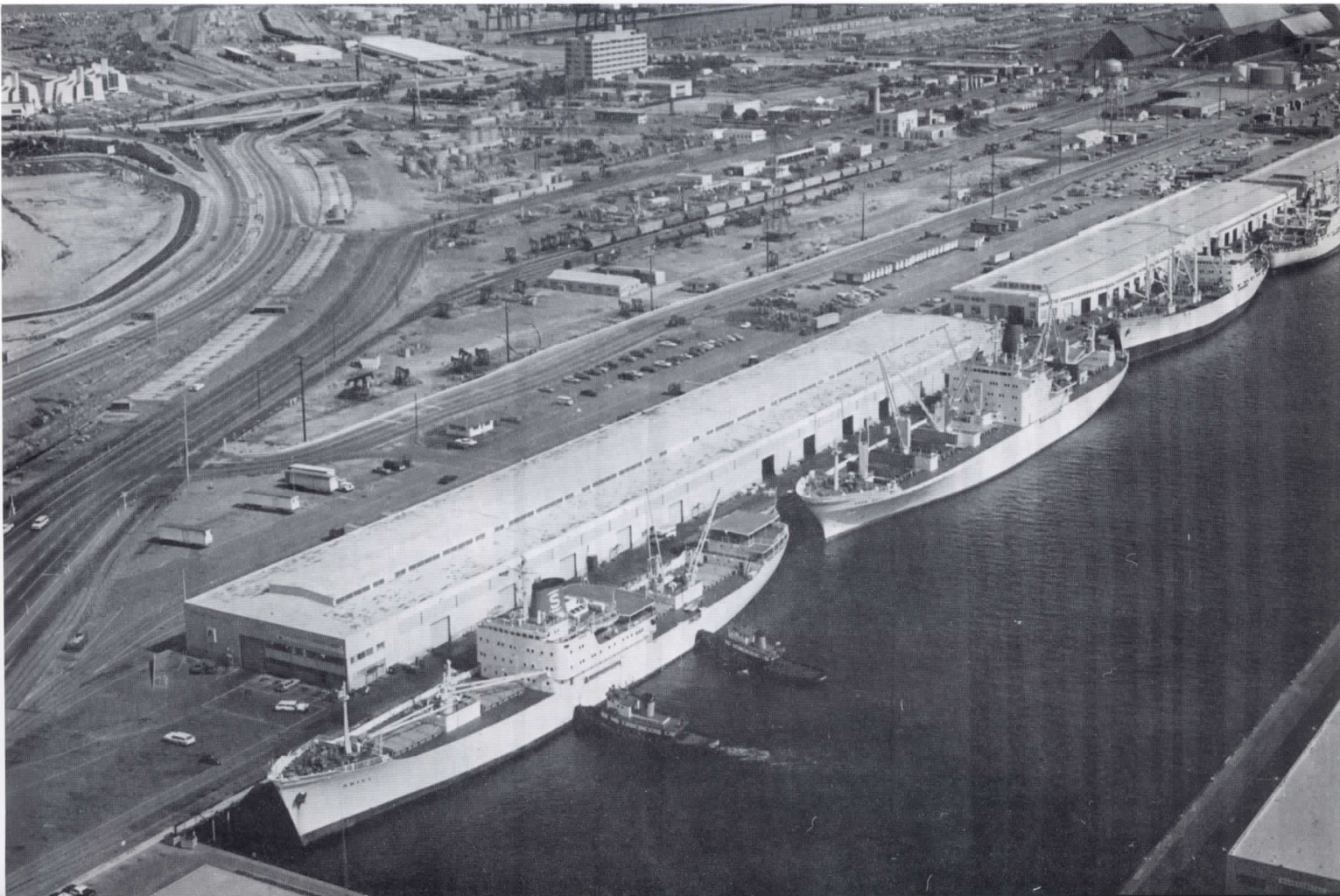
Sunkist Growers — a major fruit industry

It started in 1893 when a group of 60 apple growers in California organized a common marketing agency, the Southern Californian Fruit Exchange. During the first half of the 20th century this agency controlled the larger part of the citrus fruit production in California, albeit with sharp competition from independent growers. In 1952 the agency changed its name to Sunkist Growers Inc. The head office is now at Sherman Oaks, Los Angeles.

Growing is centralized to California and Arizona. There are now 8,000 growers who are members of Sunkist. Totally, Sunkist produced about 120 million boxes of citrus fruit in 1975/76, which is about 30 million boxes less than the record year 1974/75. Of this figure, 75 million boxes were fresh fruit, of which 23 million were exported.

Sunkist dominates production in California and Arizona, accounting for 75% of total output. The remainder is produced by independent fruit growers and dealers. In 1975/76 Sunkist's total sales amounted to \$453 m. The main export markets were northern Europe and the Far East.

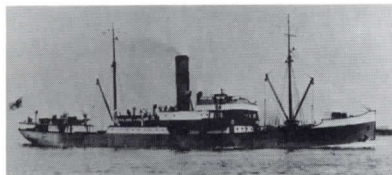
På bilden ses fyra Salén-fartyg, som samtidigt lastar citrus i Long Beach. I bakgrunden Salén Shipping Agency's kontorshus. Four Salén vessels simultaneously loading citrus fruit at Long Beach. In the background is the Salén Shipping Agency's office.



Det började med 4 små ångare

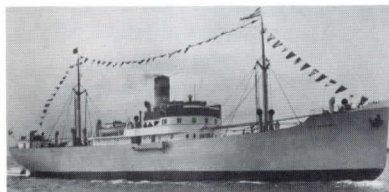
När Banan-Kompaniet började ta hand om transporter av bananer från Rotterdam och Bremerhaven till Sverige, inköptes under åren 1923—29 fyra små ångare: Chr. Matthiessen, Jamaica, Sigrid Matthiessen och Sverre Nergaard. De var på 1.320—1.500 tdw och gjorde 10—12 knop. Det äldsta var byggt 1897 och det yngsta 1907.

Dessa fartyg lastade bananerna från engelska kylfartyg, som transporterat dem från Centralamerika.



m/s Chr. Matthiessen

Så byggdes 1931 en "ventilerad fruit-carrier", R.H. Sanders, på 1.750 tdw och med en fart av 15 knop. Hon blev dessvärre inte kvar i hemmafarten mer än ett år. 1933 inköptes Lillie Matthiessen och 1936 Carl Matthiessen, som var av ungefär samma typ som de tidigare ångfartygen.



m/s R. H. Sanders

Sandhamn byggs 1941

Banan-Kompaniet fick klara sig med de gamla ångarna. När kriget bröt ut 1939 stoppades bananimporten. Sven Salén beslutade sig för att själv ta hand om importen med egna kylfartyg direkt från Centralamerika. 1941 byggdes därför Sandhamn om 3.090 tdw, det första svenskbyggda kylfartyget under svensk flagg.

Första nybygget efter kriget

Eftersom bananodlingarna legat nere under kriget, tog det lång tid innan bananimporten till Europa kunde komma igång i större omfattning. Det första nybygget efter kriget för Saléns, Arawak om 5.680 tdw, lämnade inte varvet förrän i oktober 1952.



m/s Arawak

A-klassen

År 1960 påbörjades den s k A-klassen med motorfartygen Atlantide och Atitlan på 8.300 tdw och turbinfartyget Antigua på 8.100 tdw. Farten var 19 knop.

Tidigare hade det hänt, att något av rederiets fartyg gjort en eller ett par resor i timecharter för United Fruit, men fr o m 1961 sysselsattes ofta ett eller ett par av fartygen för United Fruit för rätt lång tid i taget. Cayman gjorde t ex 1961 inte mindre än 16 resor och året efter gjorde Atitlan 10 resor.

Under dessa två år fick rederiet tillskott till flottan genom de tre turbinfartygen Bolero, Ballade och Barcarolle på 6.908 tdw.

Flottan hade nu blivit så stor, att varken europafarten eller timechartern räckte till, utan fartygen sändes ut i world wide trade och det blev inte bara kyllaster utan även — rätt ofta — bilar.

Björnar och ormar i lasten

Den första egentliga längresan blev den då Cayman, efter att ha gjort de 16 resorna för United Fruit, i Guayaquil lastade bananer för Kobe och Yokohama. Den resan blev Cayman en veritabel Noaks ark för alla möjliga djur, som japanerna inköpt i Ecuador. Vi hade alligatorer, jättesköldpaddor, anacondas, björnar, piggsvin, sengångare, ozeloter och honeybears samt ett par hundra fåglar ombord.

År 1964 blev det tillökning i A-klassen med fyra fartyg på 8.100 tdw, Antilope, Ariel, Argonaut och Arawak. Dessa fartyg var av en mycket lyckad konstruktion.

Valkött från Antarktis

Nästan inga laster var nu främmande för Saléns kylfartyg, som var trogna gäster i många hamnar världen över. Arawaks första resa skulle bli något helt nytt. Efter att i Las Palmas ha lastat frusen fisk gick vi till Antarktis för att lasta fruset valkött från japanska fartyg rätt ute i öppna sjön, 1.500 mil SW om Godahoppssudden. Även det gick bra. Vi tog ungefär halv last där och kompletterade sedan med valkött och frusen fisk i Cape Town och Durban.

San-klassen

1967 var det åter tid för en ny klass kylfartyg, San-klassen, större och snabbare, 8.700 tdw och 20 knop, och försedda med bulb.

A och O för banantransporter hade alltid varit dels lämplig temperatur, dels omsorgsfull ventilation. 1960 experimenterade United Fruit med att skeppa frukten — nerskuren i "händer" — i lådor och kartonger i olika utföranden. Frukten skyddades då avsevärt bättre, blev lättare att lasta och lossa och utrymmet i fartygen kunde utnyttjas mycket bättre.

Så kom, 1967, den häpnadsväckande upptäckten, att allra bästa sättet att transportera bananerna var att innesluta varje hand lufttätt i plast. Händerna placeras som förut i kartonger, som transporteras som kyllast.



m/s San Benito

Snow-serien

Under åren 1972—74 byggdes åtta Snow-fartyg på 15.000 tdw. Deras lastkapacitet ökades radikalt i jämförelse med yngre fartyg till 600.000 kubikfot. Farten är 23 knop. Snow-fartygen tillhör idag de bästa kylfartyg, som över huvud taget byggs i världen.

Morgondagens fartyg

Sist i raden av kylfartyg i Salénflottan står så de 6 fartyg som skall byggas vid Götaverken och som i storlek är jämförbara med Snow-serien.

Sven Lantz

In the beginning: four small steamers

The history of Salén's reefer operations began with the purchase of four small steamers between 1923 and 1929. In 1931 a "ventilated fruit carrier" was introduced. The first refrigerated vessel appeared in 1941. Since that time there has been a steady expansion and improvement of the reefer fleet, the latest development being the order of six new refrigerated vessels from Götaverken.

Mats Ruhne om kyldivisionen



Vid senaste årsskifte tillträdde Mats Ruhne som chef för Salénrederiernas kyldivision efter Claes-Henrik Zethelius, som samtidigt övergick till centrala uppgifter inom Salénrederierna AB. Då nu snart ett år förflutit sedan Mats Ruhne tog över ansvaret för den viktiga kyldivisionen, har Salén-Nytt ställt ett antal frågor till honom om dagsläget och framtidsutsikterna.

Salén-Nytt: Salénrederierna har fått en ny organisationsform. Hur ser du på den från kyldivisionens synvinkel?

— Salénrederiernas organisation har konstruerats så att man i rederiledningen skall samla så mycket shipping-erfarenhet som möjligt för att därigenom dra nytta av all den erfarenhet och det kunnande som finns samlat i företaget. De tre divisionerna får därigenom bästa möjliga operativa slagkraft. Kyldivisionen har getts en organisation där kunskap om de olika produkter som transporteras har ställts i första rummet. På så sätt hoppas vi ge våra kunder en överlägsen service, såväl marknadsmässigt som operationellt.

Rederiets driftssida har sammanförts till en enhet, byggd på idén om att även här den samlade kunskapen och erfarenheten skall komma de olika divisionerna till godo. Även vissa servicefunktioner såsom inköp etc har centraliserats. (Divisionen beskrivs på sid. 13.)

SN: Alltsedan 40-talet har Saléns kylverksamhet varit omfattande. Vad innebär egentligen rederiets samlade kunnande och erfarenheter i dagens kylmarknad?

— Det är min uppfattning att storleken på operationen kanske är mer betydelsefull inom kylrederiverksamhet än i de flesta andra sjöfartsgrenar. Det är synnerligen viktigt att snabbt kunna anpassa sig till kundens krav, vilka ändras mycket snabbt med skiftningar i produktionsvolymerna och marknadsförhållanden. Detta gäller i synnerhet ifråga om färsk frukt och andra produkter som är svåra att lagra. Det är naturligtvis också en stor fördel med en långtgående erfarenhet och ett stort tekniskt kunnande i en specialtrad där det är fråga om så ömtåliga produkter som t ex bananer.

Kvalitetskontrollen av de varor vi transporterar har med åren blivit bättre och konkurrensen har också ökat från såväl kylcontainers som operatörer av traditionellt kyltonnage. Våra kunder har också fått vidkännas en ökad konkurrens och det är därför av största vikt att vi håller högsta kvalitet i våra transporter.

SN: Kylmarknaden har alltid haft sin egen prägel och skiljer sig avsevärt från t ex bulk- och tankmarknaderna. Vad är det som gör kylmarknaden så säregen?

— Det mest anmärkningsvärda är säkerligen säsongvariationerna. Under halva året transporteras framförallt frukt från södra halvklotet till norra. Endast en mycket liten del av kylmarknaden kan sägas vara en året-runt-affär. Detta ställer stora krav på operatörens förmåga att balansera olika varuslag så att tonnaget blir vettigt utnyttjat under större delen av året. Ett annat förhållande är naturligtvis att denna sjöfartsgren kräver specialkunskap såväl vad avser fartygens hantering som de ofta värdefulla och känsliga lasterna. Därtill kommer att kylfartygen i förhållande till andra fartygstyper är mycket kapitalkrävande och ställer stora krav på tekniskt kunnande.

SN: Under början av 70-talet var kylmarknaden svag framför allt genom en överetablering av tonnage. Tonnagetillväxten dämpades därefter något och mitten av 70-talet har haft en mer balanserad utveckling. — Hur bedömer du läget inför den kommande 5-års perioden?

— Under sextioalet och början av sjuttioalet dök det upp en del nya investerare inom den ditintills ganska begränsade kylmarknaden. Detta ledde till att en överetablering ägde rum som fick en ogynnsam verkan på fraktmarknaden. Vi hoppas att vi skall slippa se en repetition på detta förhållande, men risken finns naturligtvis när alternativa investeringsobjekt saknas och en överkapacitet på varven finns tillgänglig för nybyggen. Ännu så länge är det dock

dyrt att bygga kylfartyg. Är man inte etablerad i marknaden, torde det vara svårt att få en sådan investering lönsam. Vi hoppas därför att den tendens som nu visar sig med en balanserad utveckling av kylmarknaden skall hålla i sig. Kylfarten är inte underkastad de stora svängningar, som vi har sett på torrlast och framförallt på tank under senare år. Man kan därför knappast vänta sig någon boom av det slag vi varit i dessa marknader.

SN: Sedan 60-talets början har Saléns kylfartyg tillhört de mest avancerade. En ny serie kylfartyg har nu beställts på Götaverken. — Vad har filosofin varit bakom den?

— Den grundläggande synpunkten har varit att få fram ett flexibelt fartyg som kan användas för olika typer av last. Det är dock alldeles klart att utvecklingen går mot mer enhetsbehandlad last, exempelvis på pallar. Den stora delen av våra kylaster utgörs ju av bananer. Här har praktiskt taget utvecklingen på lasthanteringsområdet stått stilla de senaste femton åren. Detta naturligtvis som en följd av den redan då tämligen avancerade lasthanteringen med elevatorer och conveyor-belts. Utvecklingen mot en lastnings- och lossningsoperation med betydligt färre personer involverade än tidigare tvingar fram enhetsbehandlade laster också inom kyltrafiken. Vi har sett den utvecklingen växa fram framförallt på citrustransporternas område. Vår tanke har därför varit att konstruera ett fartyg med möjligheter till stora lyft utan horisontella förflyttningar i lastrummen. Vi räknar med en snabbare hantering i hamnarna med mindre folk.

SN: Kylmarknaden är till sin karaktär starkt internationell och en mycket ringa andel av våra transportåtaganden berör Sverige. Är det med tanke på den mycket livliga debatten angående svensk flagg din uppfattning att svenska kylfartyg är tillräckligt tekniskt avancerade för att betala våra höga dagskostnader?

— Det är osannolikt att någon utländsk kund är intresserad av att betala ett högre pris än nödvändigt för att få sin vara transporterad. Det är ingen tvekan om att man i utlandet nu börjat knappa in på de försprång vi haft i Sverige och andra utvecklade länder när det gäller tekniskt kunnande och skicklighet. Därför är jag tveksam om det höga svenska kostnadsläget kan anses motiverat i konkurrensen speciellt i beaktande av att t ex tysk eller engelsk flagg är avsevärt billigare. Dessutom är det så att transportkostnaderna ofta utgör en mycket stor del av priset på de varor vi transporterar. Alltför höga transportkostnader kan därför slå ut såväl oss som våra kunder ur marknaden.

Forts. nästa sida

Kyldivisionens organisation

Organisationen inom Kyldivisionen har som bas de varuslag vi transporterar. Huvuduppgifterna marknadsföring och operation är grupperade så, att vissa personer sysslar uteslutande med de tre produktgrupperna bananer, citrus/deciduous och fisk/kött. Vi har funnit att det är en fördel för kunderna att samla vår kunskap inom ett produktområde, eftersom varuslagen ställer olika krav t ex vad avser transportkvalitet och säsongsmässiga tonnagebehov.

För att verksamheten skall flyta smidigt krävs självfallet vissa stödfunktioner varav scheduleringen av hela flottan kanske är den viktigaste. Fördelningen av fartygen till vissa transportuppdrag styr i själva verket både operation och marknad. En lyckad schedulering är en av våra viktigaste konkurrensfördelar.

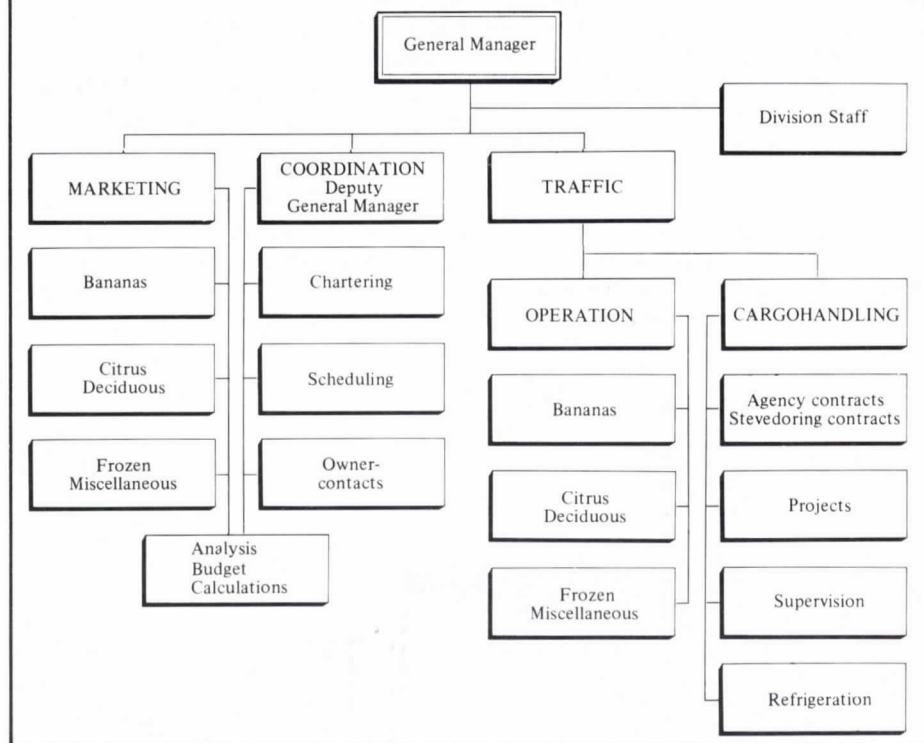
I nära anslutning till schedule arbetar chartering-gruppen med i första hand affärer som finns på spot-marknaden, ofta för prompt lastning.

Utöver detta finns en grupp som arbetar för att upprätthålla kontakten med de redare, vilkas fartyg vi har tidsinbefraktat och en annan grupp som arbetar med budget och ekonomisk analys.

Lasthanteringsavdelningen handhar dels löpande frågor som agent- och stuveriavtal, dels teknisk utveckling av lasthanteringen, såsom nya typer av enhetslaster.

Staben arbetar t ex med samarbetsprojekt med utländska partners och speciella utredningar. Ansvar för vårt ADB-baserade planeringssystem SPUS ligger också inom staben.

SALÉN SHIPPING COMPANIES REEFER DIVISION



SN: Var står kylmarknaden i den politiska verkligheten, det vill säga flaggpreferenser, UNCTAD-samtalen m m?

— Stora ansträngningar görs på olika håll för att genomdriva flaggpreferenser och förbehålla de nationella flaggorna en allt större del av transporterna. Ännu så länge har vi bara sett effekterna härav i begränsad omfattning. Det är alldeles klart att utvecklingen kommer att gå mot att nationella flottor bildas som tar hand om en större del av lasterna.

Hitintills har detta skett i t ex Brasilien, Marocko och på flera andra ställen, även om det mest drabbat linjetrafiken. Vi hoppas kunna vara med även i fortsättningen genom bildande av joint-venture bolag där vårt tekniska kunnande och vår erfarenhet skall komma utvecklingsländerna till godo. Detta innebär emellertid en helt ny situation för oss och ställer stora krav på personalen såväl i Sverige som utomlands.

Mats Ruhne on the Reefer Division

Mats Ruhne took over as manager of the Reefer Division at the beginning of 1977. "Salén Nytt" interviewed him about recent developments.

SN: Salénrederierna has a new organization. What is your opinion of it as regards the Reefer Division?

MR: The organization is designed to enable the Group management to gather together as much shipping experience as possible in order to be able to utilize the Group's collective know-how. In this way, the three divisions get the best possible operating capability. The Reefer Division has been provided with an organization in which knowledge of the various products which are transported is given priority. Thus, we hope to be able to give our customers a superior service, both as regards marketing and shipping operations.

SN: A new series of refrigerated ships has been ordered from Götaaverken. What is the philosophy behind them?

MR: The basic idea has been to produce a flexible vessel which can be used for different types of cargoes. However, it is quite clear that the trend is toward more unitized cargo handling — pallets, for example. The larger part of our refrigerated cargoes consists of bananas. In this sector, cargo handling has stood still for the last 15 years. This is, of course, the result of there having been available relatively advanced cargo handling with elevators and conveyor belts. The trend toward loading/unloading with a much reduced work force makes unitized handling necessary even in the refrigerated goods sector. This development is especially noticeable in the field of citrus fruit transport. The new vessels will help us to come to grips with this problem and allow us to load/unload more quickly and with fewer people.

SN: The reefer market has always had its own character, which is clearly different from the bulk and tanker markets, for example. What is it that makes the reefer market so special?

MR: The most remarkable aspect of reefer operations is undoubtedly the seasonal variations. For six months of the year operations mainly concern the transport of fruit from the southern to the northern hemisphere. Only a very small part of the reefer business is a year-round activity. This places large demands on the operator's ability to balance various types of goods so that tonnage is utilized in a sensible manner during the greater part of the year. Another aspect of the matter is, of course, that this sector demands special knowledge both as regards the vessels' handling and the cargoes, which are often valuable and sensitive. In addition, reefer vessels are, in relation to other types of ships, very capital intensive and require a great deal of technical know-how.

SN: What is your view of the coming five-year period?

MR: We hope that the present trend toward a balanced development in the reefer market will be maintained. The reefer business is not subject to the violent ups and downs that we have seen in the dry cargo sector and, above all, in the tanker sector in recent years. Thus, we can hardly expect booms of the type those sectors have experienced.

Flexibla fartyg med n

För kyltrafiken är fortfarande flexibiliteten i operationen en väsentlig faktor. Det innebär att fartygen måste ha största möjliga flexibilitet att ta olika laster i olika stadier av enhetsutveckling utan att göra avkall på den kyl- och ventilationstekniska kvalitén.

De sex fartyg som Salénrederierna beställt vid Götaverken är en utveckling av SNOW-fartygen med hänsyn till ovanstående förutsättningar. Nytankandet ligger framför allt på lasthanteringssidan i samband med ett unikt lucksystem.

Arrangemang

Fartygen är helkyllda (+15°C/—25°C) med fyra lastrum, varav ett akter om maskinrum och däckshus. Alla däck är helt raka med en mellandäckshöjd på 2,20 m. Lastrum 1 och 4 har fyra respektive tre däck, medan övriga rum har fem däck. Ur isoleringssynpunkt är lastkubiken uppdelad på 8 avdelningar, medan antalet ventilationstekniskt separata rum är 17.

Fartygen är arrangerade som helt öppna med tvillinglucksystem utom i lastrum 1, där enkelluckor installeras. Samtliga innerskott i lastrummen är vertikala och arrangerade parallellt med fartygets längdriktning med avsikt att förbättra stuvningskvalitén, vilket är väsentligt för en högsta kvalitet på ventilationen och därmed på lasten.

Fartygen utrustas med fyra 16 tons elhydrauliska kranar av Hägglunds G-typ, vilka dessutom kan utrustas med "spotting"-utrustning. På etablerade banantrader kan fartygen användas genom utnyttjande av elevatorluckor och sidoportar, där de förra dock arrangeras enbart på styrbords sida.

Denna utrustning och arrangemang-
et ger utmärkta möjligheter till hantering och stuvning av upp till 12 pallenheter per lyft. Det öppna lucksys-



Projektarbete med de nya kylfartygen: fr v Ulf Koci, Sven Jansson, Lennart Lindau, Hans Alsén och Leif Johansson.

temet innebär att truckhantering ombord kan undvikas och lasten placeras direkt på stuvningsplats i respektive mellandäck. Produktiviteten kan därvid höjas väsentligt och antalet stuvare minskas.

Luckarrangemang

Huvudluckorna är av "piggy-back" typ, vilket innebär att de fyra luckpontonerna placeras ovanpå varandra vid en hydraulisk lyftstation, varvid 75 % av lucköppningen blir fri. Detta luckpaket kan sedan med hydraulmotorer förflyttas utefter luckans längd. För att ge flexibilitet, kan varierande antal luckpontoners manövreras, samtidigt som styrbords- och babordsluckor manövreras skilt från varandra. All manöver av huvudluckorna kan ske från väderdäck.

Elevatorluckorna, som i mellandäcken är av plast, har tack vare de stora luckpontonerna i huvudluckorna kunnat placeras centralt i rummen för att

underlätta det konventionella stuveriarbetet vid lastning/lossning av bananer.

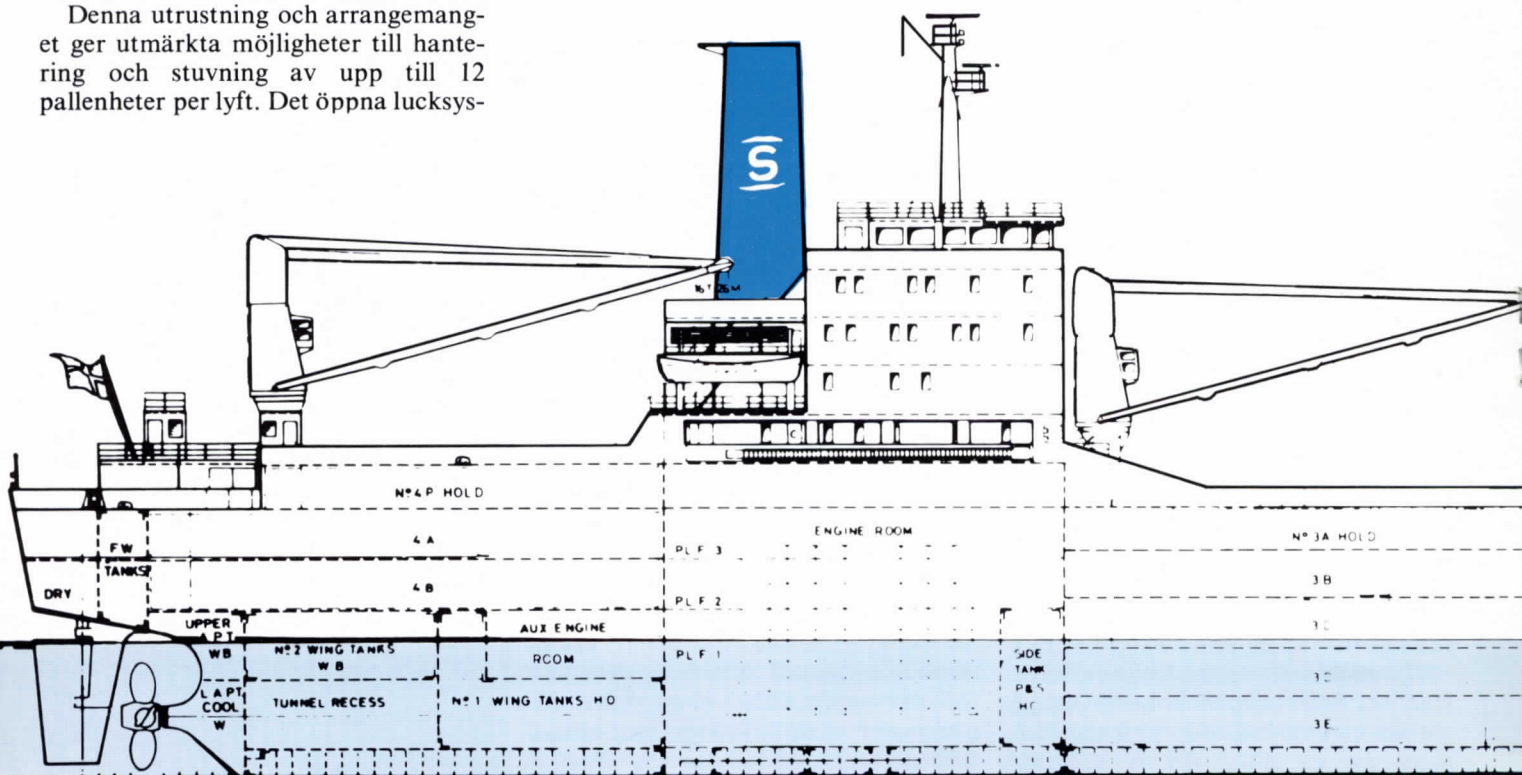
Huvudluckorna kan vid 75 % öppning stuvas i ena änden av respektive lastrum för att ge utrymme för containerenheter av 20' alternativt 40' längd. Intagningskapaciteten motsvarar 240 TEU (tjugofotsenheter).

Lastkylanläggningen

Denna anläggning är i huvudsak likvärdig de som installerats i SNOW-fartygen. Robson-systemet ger ca 85 luftväxlingar per timme och en friskluftförsörjning på upp till strax under 4 % per minut. Avläsning och kontroll av kylmaskineriet sker med hjälp av tre digital-processorer.

Programmerade nedkylningssekvenser för optimering av nedkylningsperioderna för bananer och annan frukt har inkluderats. Dataloggingen uppfyller USDA:s bestämmelser.

Kylmaskineriet består av tre skruv-



y lasthanteringsmetod

kompressorer, som arbetar på tre brinelinor enligt tidigare känt mönster. Kompressorkapaciteten är tillräcklig för att vid +30°C kondenseringsstemperatur ge ca 3.700.000 kcal/tim och 0°C evaporeringstemperatur alternativt ca 1.100.000 kcal/tim och -35°C evaporeringstemperatur.

Huvudmaskineri

Huvudmotorn är en 2-takts, överladad, reversibel Burmeister och Wain typ K90GF med 6 cylindrar och med en kontinuerlig max. effekt på 20.500 BHP vid 114 RPM. Huvudmotorn är direktkopplad till en CP-propeller. Systemen kan kontrolleras från kontrollrummet, från bryggan och delvis från bryggvingarna och är arrangerat för 24 tim oöversiktad drift.

Fyra diesलगeneratorer får en kapacitet på totalt 3600 kW vid 720 RPM.

Fartygen utrustas med centralt färskvattenkylsystem för huvud- och hjälpmaskinerier, medan lastkylanläggningen blir saltvattenkyld.

För att underlätta manövrering i de trånga hamnar som denna fartygstyp ofta angör har installerats en bogpropeller på 1000 hk.

Inredning

Inredningen ligger i ett 5-vånings däckshus ovanför maskinrummet med maskinkappen akter om inredningen.

Samtliga kontor, mässar, kök och andra allmänna utrymmen ligger placerade i de lägre däckerna med bostads- och rekreationsutrymmena inom de övre

däcken. Inredningen blir av god svensk standard och innehåller förutom dagrum en rekreationsyta med veranda, gymnastikrum, bastu och utomhusbassäng.

Bryggan innehåller förutom huvuddelen av den utrustning som finns på SNOW-fartygen ett satellitnavigeringssystem, dubbla TM-radar och ett avancerat autopilotsystem.

Huvuddimensioner

Längd ö.a.	169.0 m
Längd m.p.p.	157.7 m
Bredd mallad	25.7 m
Djup mallad	15.1 m
Djupgående banan/ max.	7,6/10,1 m
Dödvikt banan/ max.	7130/14800 tons
Bale kubik (vertikal kubik)	590000 cuft
Huvudmaskineri	B&W 6K90GF
	MCR = 20 500 BHP
	CSR = 18 600 BHP
Provtursfart banandjup- gående 22,4 knop vid MCR =	20 500 BHP

Tidtabell för de nya kylfartygen

(Schedule for delivery)

NB 266 1/11—31/12 1978

NB 913 1/12 1978—31/1 1979

NB 267 1/2—28/2 1979

NB 914 1/2—28/2 1979

NB 915 1/2—28/2 1979

NB 916 1/1—28/2 1980

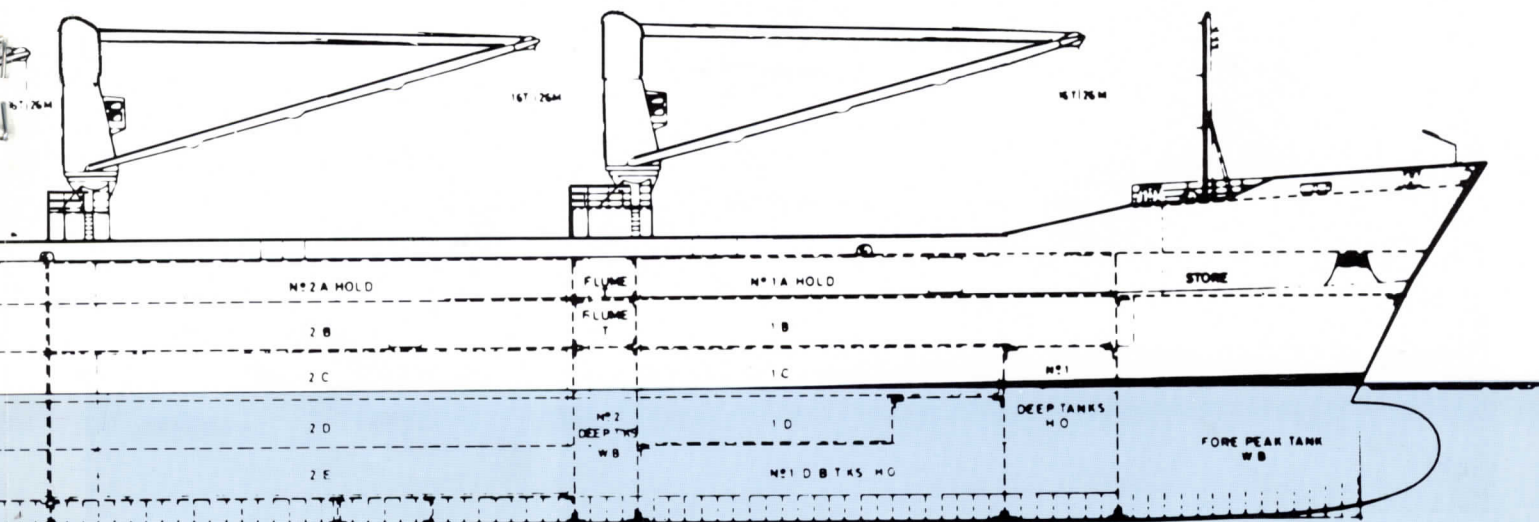
Flexible vessels with new cargo handling method

Flexibility in operation continues to be an important factor in refrigerated traffic. This means that vessels must have the greatest possible flexibility in order to accommodate different cargoes in various stages of unitization without reducing the refrigeration and ventilation standards.

The six vessels which Salénrederierna has ordered from Götaverken are a development of the Snow ships. The new features are connected with cargo handling and a unique hatch system.

The vessels are wholly refrigerated with four holds, of which one is astern the machine room and deckhouse. All decks are completely straight with a twin deck height of 2.20 m. Holds 1 and 4 have four and three decks, respectively, while the other holds have five decks.

The vessels have an open hatch system which removes the need for truck handling on board and allows cargoes to be placed directly in the stowing area in the respective twin decks. In this way, productivity can be substantially increased and the number of stevedores reduced.



Tidsbefraktat tonnage

Kvalitet och flexibilitet har givit Saléns kylrederi en dominerande ställning på marknaden och dessa båda begrepp har alltid styrt rederiet vid val av chartertonnage. Den flotta som kyldivisionen disponerar består av mellan 70 och 90 fartyg. Det från utlandet tidsbefraktade tonnaget representerar ca 60 % av den totala kapaciteten, som uppgår till ca 30 milj. kubikfot.

Förutom den tekniska standarden på tonnaget är vi beroende av ett gott samarbete med ägarna av respektive fartyg och framför allt med den ombordvarande personalen för att hålla den kvalitet på vår service som vi vill erbjuda våra transportkunder.

Timecharter-flottan består av fartyg av de mest varierande storlekar, från 225.000 till 578.000 kubikfot och ett antal olika nationers flaggor finns representerade alltifrån Sverige till Filippinerna och Ryssland.

Bland de ägare från vilka ett större antal fartyg hyrs kan nämnas de anrika rederierna Cunard i London (10 fartyg), Schuldt (7 fartyg) och Ahrenkiel i Hamburg (5 fartyg). Ett mycket nära och långvarigt samarbete är också etablerat med Gotaas-Larsen i Oslo (1—8 fartyg) och Frigomaris, Hamburg (6 fartyg). I flera fall har Saléns befraktat fartygen under hela deras livslängd som första klass kylfartyg.

Kontakterna med redarna handhas av en liten tvåmansavdelning benämnd "redarkontakt". Avdelningens arbete består i att vara kontaktyta mellan vår egen organisation och respektive redare. De omläggningar vi hela tiden gör för att tillfredsställa våra kunder innebär att en stor del av arbetstiden

åtgår att hålla redarna informerade om det aktuella programmet för respektive fartyg. Det är väsentligt för flottans effektivitet att redarna får möjlighet att utföra sin rutinmässiga skötsel av fartygen, t ex arrangera reparationer, leverera stores och reservdelar, byta besättningar etc.



Redarkontakterna sköts av Mats Wetergren och Stefan Brente.

En annan av avdelningens uppgifter är att lösa de eventuella tvister av varierande slag som ibland, lyckligtvis tämligen sällan, uppstår i vårt förhållande till timecharter-redarna.

Dispyter hör som sagt till undantagen och vi kan istället glädjas åt att ha etablerat ett mycket gott och öppenhjärtigt samarbete med våra redarvänner, byggt på ömsesidig förståelse och good-will.

Fler och fler kylfartyg hamnar under bekvämlighetsflagg liksom inom torrlast- och tanksjöfart. Vi kommer därför att få räkna med en successivt förändring av sammansättningen av vår tidbefraktade flotta.

Time-charter tonnage

Quality and flexibility have given Salén's reefer division a dominant position on the market and these two concepts have always governed the division's choice of charter tonnage. The fleet which is at the disposal of the Reefer Division consists of between 70 and 90 vessels. Time charter tonnage from abroad constitutes about 60% of the total capacity, which amounts to about 30 million cubic feet.

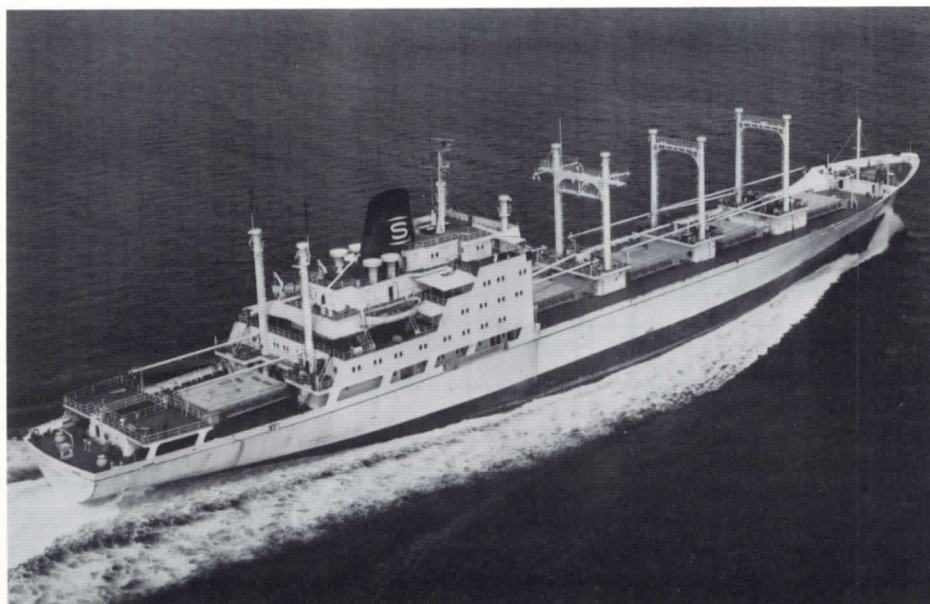
Apart from the technical standard of the tonnage, we are dependent on good cooperation with the owners of the respective vessels and, above all, with the personnel on board, in order to ensure the quality of the service which we want to offer our transport customers.

The time charter fleet consists of vessels of many sizes, from 225,000 to 578,000 cubic feet and they represent the flags of many nations, from Sweden to the Philippines and Russia.

Among the owners from whom a large number of vessels are hired the well-known Cunard Line in London (10 ships) can be mentioned, as well as Schuldt (7 ships) and Ahrenkiel (5 ships) in Hamburg. A close and long-standing cooperation has also been established with Gotaas-Larsen in Oslo (1—8 ships) and Frigomaris in Hamburg (6 ships). In several cases, Salén has hired vessels during the whole of their periods of use as first-class refrigerated vessels.

An increasing number of refrigerated vessels are carrying flags of convenience. There is a similar tendency in the dry cargo and tanker sectors. Thus, we must expect a successive change in the make-up of our time-charter fleet.

Två av Salénrederiernas tidsbefraktade kylfartyg, fr v Samaria om 578.000 kbft (Cunard) och Nordland om 352.000 kbft (Frigomaris).



Utlandskontor — Offices Abroad

Long Beach

Salén Shipping Agencies Inc. i Long Beach, Kalifornien, började sin verksamhet 1969. Från en tämligen blygsam start har företaget utvecklats positivt under åren och har idag ett 15-tal anställda.

Förutom Saléns egna och chartrade fartyg är Long Beach-kontoret även agenter för en lång rad rederier. Bland dessa kan nämnas Irish Shipping Co., Celtic Bulk Carriers, Sir William Reardon Smith, National Molasses Co, Transportes Maritimos Pesador S.A. samt Schulz and Clemmesen.

Salén Shipping Agencies har totalt hand om en årlig utskeppning från Long Beach av 350.000 ton citrus och sköter även om in- och utklarering av ca 300 fartyg. Dessutom handhas lossningen av 60/70.000 ton last från ryska fartyg. Normalt är fem kajplatser avdelade för Salén Shipping Agency's räkning, men under högsäsongen disponeras upp till sju kajplatser samtidigt. Chef är Erik Baur.



Personalen i Long Beach samlad utanför kontoret, Everett Munsey, Erik Baur (chef), Janice McElroy, Annette Saunders, Mary McElroy, Anthony Locke, Ulf Edlund, Gabriel Gardner, Raymond Abbot, Georgia Hill, Barbara Ramella, Jean Tennant och Lind Beeson.

Long Beach

Salén Shipping Agencies Inc., Long Beach, California, was founded in 1969. After a relatively quiet start, the company has developed positively during recent years and today has 15 employees.

The company annually ships out 350,000 tons of citrus fruit from Long Beach and

clears (in/out) about 300 vessels. In addition, it handles the unloading of 60,000 to 70,000 tons of cargo from Russian vessels. Normally, the Salén Shipping Agency has five quays reserved, but during the peak periods it may reserve up to seven.

The head of the company is Erik Baur.

Casablanca

Från Marocko exporteras årligen cirka 12 procent av all sjöburen citrus i världen. Landet har sedan några år infört lastpreferensregler, som förhindrar utläningar att direkt ta del i transporter. För att inte bli uteslagna från denna viktiga marknad bildade Salén 1974 tillsammans med marockanska partners ett rederi, vari Salén äger 50 %. Företaget, som heter Union Maritime Marocco-Scandinave (UNIMAR), har inköpt ett kylfartyg på cirka 350.000 cbft och står i begrepp att ta leverans av sitt andra fartyg av samma typ, byggt 1972. Utöver dessa fartyg avser UNIMAR att från Saléns tidsbefrakta ett lämpligt antal fartyg under den marockanska citrusssäsongen från november till juni.

Bolaget förestås av A. Benkirane, som tidigare varit chef för det marockanska statsägda rederiet COMANAV. Fartygen kommer att segla med engelskt befäl och marockanskt manskap.

Förutom den lokala personalen i Casablanca kommer kyldivisionen att ha en representant där under citrusssäsongen, Dag Sundén-Cullberg.



Casablanca-kontorets chef A. Benkirane.

Casablanca

Morocco annually exports about 12% of the world's sea-borne citrus fruit. A few years ago cargo preference regulations were introduced which hinder foreigners from directly participating in the transport of these goods. In order to avoid being closed out of this important market Salén, together with Moroccan partners, founded a shipping line in 1974. Salén owns 50%. The line, which is called Union Maritime Marocco-Scandinave (UNIMAR), has purchased a refrigerated vessel with a capacity of about 350,000 cubic feet and is about to take delivery of a similar vessel built in 1972. Apart from these vessels, UNIMAR intends to time charter a suitable number of vessels during the Moroccan citrus season (November—June).

The office is headed by A. Benkirane.

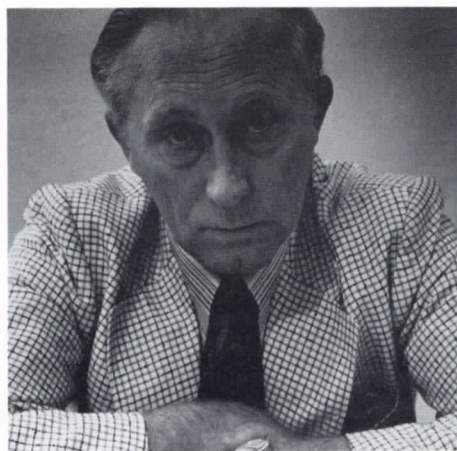
Tokyo

På Salén Trading i Tokyo, som har sitt kontor centralt beläget i Roppongi, sitter sedan 1973 Stig Carlsson som representant för Salénrederiernas kyl-division. Till sin hjälp i det dagliga arbetet har han en japansk medarbetare, Kasuhiko Washio, och en japansk sekreterare, Misako Abe.

Salén Trading är även representanter för Salén & Wicander med deras många produkter. Ansvarig för deras verksamhet i Japan är Hiro Tanaka. Salén Trading är även hemvist för Cargolux i Japan och deras chef heter K. Watanabe.

Saléns har representanter i Tokyo sedan början av 60-talet, då man höll till hos kyldivisionens agenter Interocean, men från 1973 har man alltså haft eget kontor. Stig Carlssons föregångare i Tokyo har på tekniska sidan i tur och ordning varit: Bengt Håkansson, Allan Junger, Rolf Bergkvist, Bengt Sohlberg och Ulf Nyström, samt på marknadssidan Hans Laurin (1964), Bo Rammer och Robert Almström, som arbetade där samtidigt som Stig.

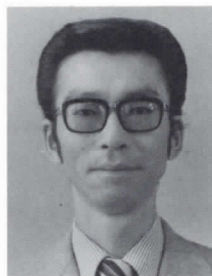
Målsättningen är att besöka varje Salénfartyg som anlöper japanska hamnar. Vi har omkring 150 Salénflaggade fartyg om året. Det finns alltid angelägna saker som vi kan hjälpa till med. Ofta händer det att vi assisterar vid behov av exempelvis fartygsreparationer. En hel del kostnadskontroll sysslar vi också med i samband med fartygsanlöpen. Vi försöker även följa



Stig Carlsson

marknadsutvecklingen och rapportera allt som bedöms vara av intresse för Stockholm, säger Stig Carlsson.

Avslutningsvis kan sägas, att Jerker



Kasuhiko Washio



Misako Abe

Nilsson från torrlastdivisionens marknadsavdelning inom kort reser till Tokyo för att tills vidare arbeta där med marknadsfrågor.

Tokyo

At Salén Trading in Tokyo, which has its offices centrally situated in Roppongi, Stig Carlsson represents the Reefer Division. He is assisted by Kasuhiko Washio.

Salén Trading also represents Salén & Wicander and their many products (Hiro Tanaka) and Cargolux (K. Watanabe).

Salén has been represented in Japan since the beginning of the sixties, when the Reefer Division's agents, Interocean, were our hosts. Since 1973, however, we have had our own office. Stig Carlsson's predecessors have been Bengt Håkansson, Allan Junger, Rolf Bergkvist, Bengt Sohlberg and Ulf Nyström (all of whom worked on technical

matters), and Hans Laurin, Bo Rammer and Robert Almström (who were concerned with marketing). Says Stig Carlsson:

"Our objective is to visit every Salén vessel which calls at a Japanese port. We have about 150 Salén vessels every year. There are always urgent matters we can help with. It happens frequently that we can assist in matters such as repairs, for example. In connection with such visits, we also carry out a great deal of cost control. In addition, we monitor market trends and report back to Stockholm with anything that appears to be of interest to the head office."

Hongkong

Redan på ett tidigt stadium i vår Sunkisttrafik till Hongkong förstod vi att hanteringen där måste förbättras. Lossningen var mycket primitiv och utfördes i pramar ute på reddan, vilket var tidsödande och medförde stora risker för lastskador och svinn.

Vi fick kontakt med en kylhusoperatör som planerade att utvidga sin verksamhet med nytt kylhus beläget vid kaj lämplig för våra kylfartyg. Kontrakt skrevs och i november 1972 kunde vi ta anläggningen i besittning. Den nya hanteringen i Hongkong betydde mycket för servicen till Sunkist fruktimportörer. Dessutom innebar den en snabbar lossning som sparade 3—4 dagar per anlop på våra fartyg.

1975 gick vi så in som hälftendelägare i kylhusbolaget. NPCS har kontrakt med North Point Wharf att disponera kajanläggningen ytterligare ett år. Området väntas därefter tas i anspråk för annan bebyggelse. För att på sikt tillförsäkra oss en fortsatt hantering vid kaj har bolaget hyrt mark vid Whampoa hamnterminal, som ligger på

gynnsam plats för fruktimporterna. Där har en kylhusanläggning uppförts som just tagits i bruk. Förutom en ytterligare förbättrad service räknar vi härigenom med att få möjlighet att öka våra transporter både av citrus och annan frukt i framtiden.



Hongkong

In order to improve Sunkist traffic to Hongkong a contract was signed in 1972 with a Hongkong cold storage company. Under the contract, Salén gained access to a cold storage plant situated near to a quay suitable for its vessels. This led to a substantial increase in efficiency. In 1975

Salén purchased 50% of the cold storage company, which has recently built a new plant at the Whampoa Harbor Terminal. Salén expects the new plant to provide the basis for increased transport of citrus and other fruit in the future.



Buenos Aires-kontoret: fr v Horacio Castro, Adolfo Formichelli, Arturo Cassina, Natalio Bernasconi, Maritza Contarelli, Tita Vera, Juan Mazza, Faustino Pascual, Jose Gomez, Faustino Dios, Hector Maccio och Enrique Harris.

Saléns kontor har legat på Avenida Belgrano ända sedan starten för ett 20-tal år sedan. Idag är ett 10-tal personer anställda. Nästan alla har varit med från starten, vilket betyder att man under årens lopp har samlat på sig en betydande erfarenhet och idag besitter ett värdefullt kunnande då det gäller att handha fartyg i argentinska hamnar.

Argentina producerar mycket frukt och av god kvalitet. Betydande kvantiteter av deciduous-exporten till norra Europa transporteras på våra fartyg. Produktionen och exporten av citrusfrukter växer och det är vår förhoppning att framdeles även kunna delta i dessa transporter.

Kyldivisionens fartyg gör också regelbundna anlöp i Buenos Aires och Mar del Plata för att lasta fruset hästkött och frusen fisk till Japan. Fiskkvantiteterna har ökat den senaste tiden, sedan fem japanska företag fått tillstånd att bedriva omfattande fiske innanför den argentinska 200-milsgränsen.

Sommaren 1977 hade man även flera av Saléns torrlastbåtar i argentinska hamnar. De lastade spannmål i River Plate-området, en typ av skeppningar som man hoppas på fortsatt utveckling av.

Kyldivisionens representant i Buenos Aires är Lasse Nilsson.

Buenos Aires

The Buenos Aires office has been situated on the Avenida Belgrano since it opened 20 years ago. Today, it has ten employees, all of them Argentinians. Most of them have been there since the beginning, which means that our Buenos Aires office can offer a substantial amount of experience and knowledge in respect of handling vessels in Argentinian harbors.

Argentina produces large quantities of fruit of good quality. Salén transports substantial quantities of deciduous fruit to northern Europe. At the same time, the production and export of citrus fruit is increasing and it is possible that Salén will be able to work in this sector as well.

The Reefer Division's vessels also make regular trips to Buenos Aires and Mar del Plata to load frozen horse meat and fish for transport to Japan. Fish quantities have increased recently as a result of permission being given to five Japanese companies to carry out extensive fishing within the 200-mile Argentinian fishing limit.

In the summer of 1977 several of Salén's dry cargo vessels called at Argentinian harbors. They loaded grain in the River Plate area. It is hoped that this type of operation can be developed.

Manila

Vid mitten av 60-talet påbörjades de första planteringarna av "kommersiellt" odlade bananer i Filippinerna. Banbrytare var United Fruit, snart följda av Castle & Cooke och Delmonte. Från en blygsam produktion i slutet av 60-talet har produktionen snabbt nått cirka 800.000 ton, vilket placerar Filippinerna i stort sett i nivå med de traditionella bananproducerande länderna i Centralamerika.

Tack vare sitt geografiska läge övertog Filippinerna Ecuadors roll som främsta exportör av bananer till Japan. Därmed förändrades ett etablerat transportmönster, varvid stora moderna kylbåtar kunde ersättas med äldre och mindre tonnage. Med den starkt ökade exporten och det japanska kvalitetskravet växte dock en strävan fram att balansera den äldre flottan med moderna fartyg. Våren 1974 kunde Saléns därför på allvar börja förhandla med filippinska intressen om transportkontrakt anpassade till vår flotta.

Filippinerna tillhör de länder som starkt betonat vikten av att en ökad del av import och export sker på fartyg under egen flagg. Det var därför naturligt att i samband med de första

kontakterna med filippinska intressen även beröra möjligheterna att delta i uppbyggnaden av en filippinsk kylflotta. 1975 bildades därför ett gemensamt bolag på Filippinerna, Skanfil Inc., som fick äga en kylbåt.

Liksom Sverige är Filippinerna mycket beroende av oljeimporten. En rad prospekteringskonsortier har bildats och sedan 1975 deltar Salén Energy i ett av dessa.

En relativt omfattande export av råsocker och kopra gör att sammantaget med ovanstående är Filippinerna av stort intresse för Salén. Från 1976 har vi därför ett eget representationskontor i Manila. Kontorets uppgift är främst att fungera som känselspröt för rederiet samt Salén & Wicander. Kontoret bevakar även större delen av Sydostasien. Ansvarig är Mats Gullström.

Manila

Today, the Philippines is one of the world's major exporters of bananas (about 800,000 tons per annum) and, thanks to its geographical position, it has taken over Ecuador's former role of main exporter to Japan. In 1974, Salén together with Philippine interests entered the banana traffic to Japan.

The Philippines is one of the countries which has strongly emphasized the importance of increasing that part of its import and export which takes place with vessels under its own flag. It was therefore natural that in the negotiations the question of Salén participating in the building-up of a Philippine reefer fleet was discussed. The outcome was that in 1975 a jointly-owned

company was established on the Philippines — Skanfil Inc., which now owns one reefer vessel.

The Philippines is also of interest to Salén in other respects. For example, a number of oil prospecting consortiums have been established for offshore drilling. Salén Energy is a member of one of them. The Philippine export of raw sugar and copra is another area for possible business development. Thus, Salén has growing commitments in the Philippines, as a result of which a representation office was opened in Manila in 1976. The office's main function is to report on events and developments in the area. It also monitors the rest of South East Asia. Mats Gullström heads the operation.

Invigning av sjukstuga i Panama

Under tre års tid har Panamas statliga bananproduktionsbolag, Corporacion Bananera Del Pacifico (Cobapa), från ingenting byggt upp en bananproduktion som idag hävdar sig väl med de mer etablerade bananproducenterna både vad det gäller kvalitet och effektivitet. Eldsjälen bakom projektet, Senior Gregorio Gomez, tidigare mångårig medarbetare i bananbjässen United Brands, har här lyckats etablera det första framgångsrika nationella bananbolaget i Centralamerika. Exporten av bananer sker ännu så länge huvudsakligen till Jugoslavien med ungefärligen två avseglingar per månad.

Sedan ingången av 1977 har Saléns anförtratts transporterna av hela exporten.

Genom att fraktavtalet kunde göras upp direkt mellan Saléns och Cobapa kunde väsentliga kostnadsbesparingar göras genom minskade mäklararvoden etc. Det gjordes då upp, att dessa besparingar skulle komma de plantageanställda till del genom att Saléns skulle skänka motsvarande belopp att användas för antingen undervisning eller sjukvårdsändamål. De plantageanställda skulle själva få avgöra vilket syfte som skulle prioriteras. Så småningom fick vi besked om att valet hade blivit uppförandet av en sjukstuga som sedan skulle betjänas av distriktsläkare och sköterska på orten.

Resultatet har blivit, att en förstklassig sjukstuga färdigställts. Den invigdes den 8 augusti och till invigningen hade Cobapa från Panama City inbjudit en rad celebra personer med bl.a Panamas ambassadör i Västtyskland som gäster.

Efter ett kort anförande av Claes-Henrik Zethelius överlämnade fru Birgitta Ruhne sjukstugans nycklar till den tjänstgörande läkaren. Församlade var även plantagearbetare, skolbarn och andra för att åse högtidligheten.



En minnestavla från sjukstugans invigning är uppsatt vid entrén.

Inauguration of hospital in Panama

The Panamanian banana company, the state-owned Corporacion Bananera Del Pacifico (Cobapa), has built up a banana production equalling that of the more established producers in less than three years. Cobapa's exports are at the moment mainly to Yugoslavia, which entails two sailings per month. Since the beginning of 1977 Salén has been responsible for the shipment of all exports.

Since the freight agreement was made directly between Salén and Cobapa there were certain savings. In this connection, it was agreed that these savings should benefit the plantation workers and Salén would contribute a similar amount. The resulting total was to be used for educational or health-care purposes, the employees deciding which should be given priority. There was a vote on the matter and the outcome was that it was decided to build a cottage hospital which would be run by the district medical officer and nurse in the plantation area.

Thus, a first-class cottage hospital has been built. It was inaugurated on August 8 and the opening ceremony was attended by a number of leading persons invited from Panama City by Cobapa, among them the Panamanian ambassador to West Germany.

After a short speech by Claes-Henrik Zethelius, Mrs Birgitta Ruhne presented the keys of the cottage hospital to the doctor on duty. The ceremony was also attended by plantation workers, schoolchildren and others.



Claes-Henrik Zethelius överlämnar en check från rederiet till Sr Gregorio Gomez.



Gäster anländer till invigningen av sjukhuset.

Guests arriving to the inauguration of the hospital.

Kyl i arbete — The reefer office at work

Saléns kyldivision har sitt kontor på Riddargatan 17, där omkring 50 personer är verksamma. Vi presenterar här en del av dessa — tyvärr har vi inte utrymme för alla.

Salén's Reefer Division is situated at Riddargatan 17, where about 50 people are employed. Here, we present a number of them — unfortunately, we do not have space to feature all employees.



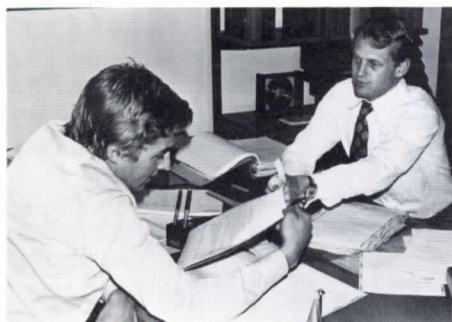
Telefonväxeln — våra vänliga röster utåt: Elisabeth Thunberg och Astrid Collin.



Utredning och projekt: Peter Norlindh och Henric Ankarcrona.



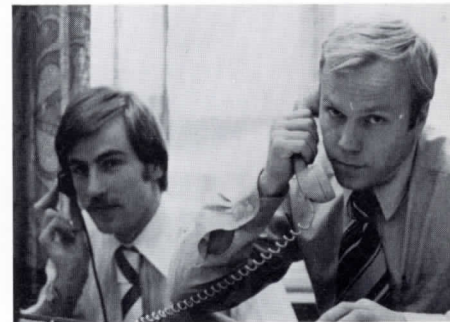
Telexavdelningen — vårt främsta kommunikationsmedel: Peter Lindahl, Lisa Pergren och Åsa Åkesson.



Marknad/citrus och deciduous: Dag Sundén-Cullberg och Robert Almström.



Marknad/fruset: Martin Kallerman och Lennart Hofdell.



Marknad/bananer: Åke Jonsson och Thorsten Klenell.



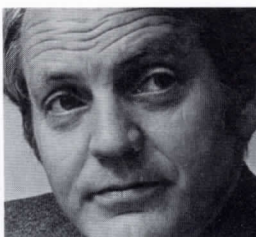
Chartering/Schedule, våra flexibilitetskonstnärer: Thomas Erikson (chartering) Björn Sandin, Birgitta Holmlund (scheduling), Rolf Säterberg (bitr. chef för kyldivisionen) och Janek von Perner (chartering).



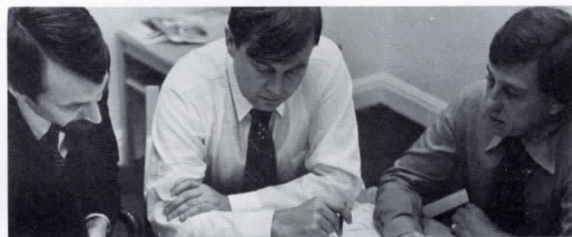
Kyldivisionens sekreterarstab: Ingrid Sjunnesson, Marianne Jonsson, Lilian Bellander, Eva Lundberg, Agneta Ahlgren, Eva Brohlin, Britta Rydström och Suzanne Sjöstedt.



Operation — håller aktiviteterna under uppsikt: Göran Norrthon (citrus, deciduous), Tommy Pettersson (bananer), Thomas Lüning (operationschef) och Lars Falk (fruset).



Lars Hallman, chef för trafikavdelningen.



Lasthantering — agenturer/stuveri/innovation: Fred Welander, Tom Höybye och Ingvar Wirén.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 5

Rättelse.

I förra numret av vår fartygshistorik råkade spalterna ett och två bli omkastade. Som den kritiske läsaren säkert uppmärksammat skall Tomas Johannessons kommentar följa efter segelfartyget *Eros* och före ångfartyget *Chr Matthiessen*.

Jamaica (1926–1933)

Ångfartyg, byggt 1897 vid *Sunderland S. B. Co., Sunderland*.

Tonnage: 970 brt., 592 nrt., 1.500 tdw.

Reg.nr: 5384.

Byggsdes för D. G. Neptun, Bremen, Tyskland, och döptes till *Uranus*.

1912, aug., inköptes fartyget till Sverige av Ångfartygs AB Bohuslän, Lysekil, och hon fick behålla sitt namn under svensk flagg.

1926, jun., förvärvades ångaren av skeppsredare Sven Salén, Stockholm, och omdöptes till *Jamaica*.

1927, apr., överfördes fartyget på det nybildade Rederi AB Jamaica, Stockholm.

Tidigt på morgonen den 7 maj 1933 kolliderade ångaren utanför Vlissingen med brittiska ångfärjan *Malines*, varvid *Jamaica* snabbt gick till botten. Besättningen räddades välbehållen. *Jamaica* var vid olyckstillfället på resa Antwerpen—Rotterdam.

Sigrid Matthiessen (1928–1946)

Ångfartyg, byggt 1903 vid *Laxevaags Mask. & Jernsk., Bergen*.

Tonnage: 959 brt., 589 nrt., 1.350 tdw.

Reg.nr: 7404.

Den här ångaren byggdes för skeppsredare C. Konow i Bergen och döptes till *Vera*.

1927, nov., inköptes fartyget till Sverige av skeppsredare Axel Ingmansson, Kristinehamn, varvid namnet ändrades till *Gulli*.

1928, mar., förvärvades ångaren av Rederi AB Banana (Sven Salén), Stockholm, och namnet ändrades till *Sigrid Matthiessen*.

I december 1936 var fartyget nära att få sluta sina dagar genom ett haveri i Kalmarsund. I sjöförklaringen heter det följande: "Under befäl av kapten A. Egnell avgick fartyget den 5 december 1936 från Limhamn med last av 500 ton styckegods och 6.585 bananstockar. Resan fortsattes till den 6 utan att något anmärkningsvärt inträffade. På söndagen den 6 december kl. 2.05 pejldes Utklippan i N 28° W distans 7 minuter. Vinden var sydlig med en styrka av 8 sekundmeter. Sjön gick hög och över spolning förekom. Sikten försämrades efter hand genom dis och regnskurar. Omkring kl. 5.50 fm observerades en röd blixtnad om masten, vilken beräknades vara Utgrundens fyrskepp. Kl. 6.20 fm törnade fartyget plötsligt på grund. Strax dessförinnan hade luften klarnat en aning, varvid man konstaterat att Garpens fyr förväxlats med Utgrundens fyrskepp. Fartyget ankrades med båda ankarna och alla försiktighetsmått vidtogos. Rum och tankar befanns vara läck. Fartyg och maskinrum vattenfylldes och elden under pannorna måste släckas för att förhindra en explosion. På måndagsmorgonen den 7 dec. kl. 9 anlände bärgningsångaren *Belos* för att försöka flottaga fartyget. Lördagen den 12 sprang styrbords ankarketting och kl. 10.20 började *Belos* att dra, och kl. 11.30 var *Sigrid Matthiessen* flott. Fartyget bogserades upp till Grimskår,

där hon ankrade, varpå hon infördes till Kalmar."

För att man skulle få fartyget flott, hade man varit tvungen att kasta hela lasten över bord. Detta resulterade i det något märkliga förhållandet, att man under vintern kunde fiska bananer i Kalmarsund!

Fartyget fördes senare vidare till Oscarshamns Varv, där hon vid dockning förklarades icke iståndsättlig.

Skeppsredare Salén hade dock en annan mening och han lät fartyget genomgå en snabb reparation, varpå hon i april 1937 åter kunde sättas i trafik. Nu registrerades hon på ett annat av skeppsredare Saléns bolag, Rederi AB Jamaica.

Vid den svåra bombningen av Rotterdam den 10–14 maj 1940 var *Sigrid Matthiessen* det enda svenska fartyget i hamnen. Hon utsattes för kanon- och kulspruteeld och träffades av brandbomber. Av beskjutningen och eldsvådor uppstod svåra skador, och fartyget blev liggande i Rotterdam i tre månader, innan det efter en genomgående reparation kunde avgå till Stockholm, med last av koks.

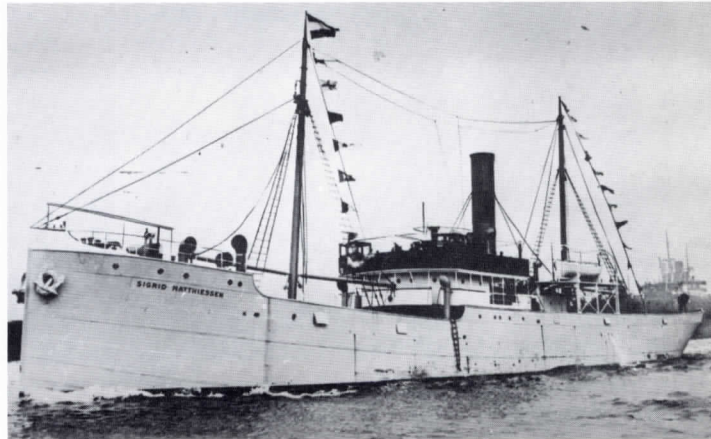
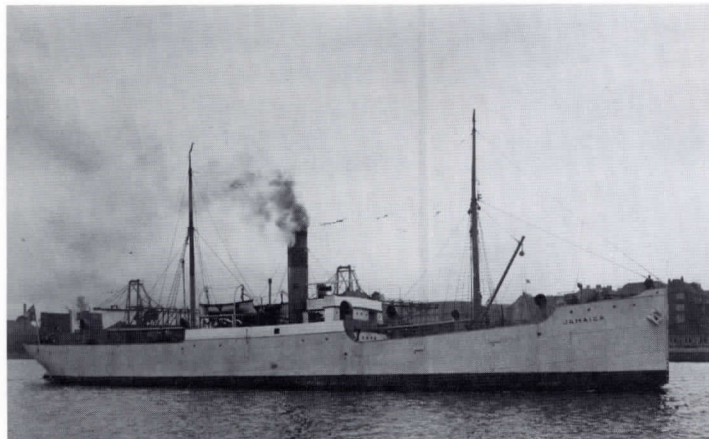
Vid beskjutningen i Rotterdam skadades 4 man, dock lindrigt, och endast en man blev behandlad på sjukhus, dock utan att behöva kvarligga.

1946, sept., försåldes fartyget för 1/2 milj. kronor till Rederi AB Tern (Axel Hansson), Vestervik, varvid namnet ändrades till *Maria Hans*.

1947, försåld till Rederi AB Suecia (Pehr Santesson), Ystad. Nytt namn blev denna gång *Ylva*.

1948, sept., såld till det nybildade Rederi AB Wirgo, Stockholm. Fartygets namn bibehölls.

1951, aug., köptes ångaren av Maskinaffären Generator, Göteborg, men vidare såldes redan samma år till British Iron & Steel Corp. (BISCO) för nedskrotning.



Fraktmarknaden (vecka 43)

Kyl

Kylmarknaden har under andra hälften av augusti och september varit mycket svag och en hel del tonnage har haft svårigheter att finna lämplig sysselsättning. Vi kan dock med glädje konstatera att marknaden sedan början av oktober har förstärkts och vår egen situation har därmed kraftigt förbättrats. Uppgången av marknaden har kommit något tidigare än beräknat och för resterande hälften av detta år kommer flottan att sysselsättas till tillfredsställande nivå.

Citrusskeppningarna från Marocko beräknas starta något tidigare än normalt, vilket ger en extra stimulans i marknaden och eftersom man där begär pallvänligt tonnage erhålles mycket goda T/C-hyror i denna trade.

Vårt förväntade årsresultat bör bli tillfredsställande och vi ser fram emot nästa högsäsong med tillförsikt.

Tank

I motsats till de två senaste åren har vi i år inför vintern inte sett någon ökad aktivitet. Detta beror på de stora lagren i USA samt på att det totala världstanktonnaget nu nått maximum med omkring 326 milj. tdw. Nytt tonnage som nu levereras från varven uppvägs av skrotningarna.

Arabiska Viken

På grund av den låga aktiviteten ligger det i mitten av oktober 15 VLCC/ULCC i prompt position i Arabiska Viken. Med en normalt ökande aktivitet i slutet av året kan detta överskott minska. I oktober/november 1976 slöts 63 fartyg på över 200.000 tdw mot 8 st. första halvan oktober i år. VLCC's får nu WS 24 och ULCC's några poäng lägre. 80—100.000 tonnare betalas med WS 37,5—40.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Efter en längre tid med mycket låga rater i Medelhavet betalas 80.000-tonnare nu med WS 45—47,5 för en resa till USA. I Västafrika betalas i stort samma rater och VLCC får där omkring WS 30. Tillgången på laster i detta område är dock mycket ojämnare än i Medelhavet. Situationen är just nu instabil då många fartyg väntas lämna Karibiska havet där aktiviteten är minimal.

Karibiska Havet

Efter en mindre uppgång i slutet av september, då 35.000-tonnare fick WS 110, betalas denna storlek nu med WS 80—85 och 50.000-tonnare får WS 65.

Periodmarknaden

Denna marknad har varit mycket stilla. Union har av Japan Line tagit en

ett år gammal 260.000-tonnare på 5 år med leverans i oktober till US\$ 1 per tdw/månad (= WS 35) med befraktarnas option att vid periodens slut köpa en annan 5 år gammal Japan Line-båt i samma storlek till US\$ 12.000.000.

Torrlast

Marknaden är fortfarande svag. En marginell förbättring har skett för transatlantisk spannmål och speciellt Lakes har mot slutet av säsongen betalat viss premie. Sovjet har annonserat ökad import förutom det basavtal som redan träffats med USA. På grundval av ovanstående väntar vi oss en något bättre fraktkonjunktur under första kvartalet 1978.

Under perioden har de första resorna under vårt kontrakt från Arktiska Havet utförts av Baltic Wasa-typ tonnage. Samtliga resor utföll till alla parter belåtenhet.

Svedels konventionella trafik samt även roro-trafiken inom FOS (Fred Olsen—Svedel—Seaspeed) har visat reducerade inseglingsresultat, dock över dagskostnader och fortfarande med tillfredsställande långsiktiga perspektiv.

Offshore

Marknaden för jack-up-riggare i Mexikanska golfen fortsätter att stärkas. Salenergy I & II är sysselsatta i golfen utanför delstaten Louisiana.

I början av oktober träffades ett nytt avtal med Conoco för Salenergy I. Avtalet gäller 6 månader till en dagshyra på ca US\$ 20.000/dag fr o m 77-11-01. Därutöver har Conoco option på ytterligare 6 månader med förbehåll för dagshyran.

Salenergy II arbetar för Amoco enligt det första kontraktet. F n är riggen sysselsatt med den andra borrhningen av fyra. Salenergy II bör enligt planerna bli ledig för nytt kontrakt januari/februari 1978.

I takt med den förbättrade marknaden för jack-ups har varvspriserna för nya enheter skjutit i höjden i USA. Vid varven i Mexikanska golfen är 12 st jack-ups under konstruktion för leverans slutet 1977—79. För tillfället torde endast leverans under 1979 vara aktuell. Varvspriserna har under 8 månader stigit från US\$ 13.0 milj till ca 18.0 milj. Därtill kommer utrustning för ca US\$ 5.0 milj.

Marknaden har även påverkat priset på "second-hand"-enheter. En ny jack-up rigg av samma storlek som Salenergy I & II betingade i våras ca US\$ 22.0 milj. Trots att inga försäljningar rapporterats torde priset för en ny second-hand rigg ligga omkring US\$ 24.0 milj.

The freight market (week 43)

Reefer

During the second half of August and September the reefer market was very weak and a certain amount of tonnage has had difficulties in finding suitable cargoes. However, since the beginning of October the market has become stronger and our own situation has thus sharply improved. The upturn in the market has come earlier than expected and for the remainder of 1977 the fleet will be employed at a satisfactory level.

Tanker

In contrast to the last two years we have not experienced any increased activity prior to the winter period. This is a result of there being large stocks in the USA and the total world tanker tonnage having reached a maximum of about 327 million tons dw. New tonnage now being delivered from builders is balanced by vessels being scrapped.

Dry Cargo

The market continues to be weak. There has been a marginal improvement in transatlantic grain and Lakes in particular yielded a certain return towards the end of the season. The USSR has advertised for increased imports in addition to the basic agreement already reached with the USA. In view of this, we anticipate a somewhat better situation for freight during the first quarter of 1978.

During the period under review the first trips on our contract from Baffin Island have been made by tonnage of the Baltic Wasa type. Both partners were satisfied with the outcome.

Offshore

The market for jack-up rigs in the Gulf of Mexico continues to be strong. Salenergy I and II are working in the Gulf off the coast of Louisiana.

In the beginning of October a new agreement was reached with Conoco concerning Salenergy I. The agreement is for six months at a daily rent of US\$ 20,000 as of November 1, 1977. In addition, Conoco has an option on a further six months, with a reservation in respect of the daily rent.

Salenergy II is working for Amoco in accordance with the first contract. At the moment the rig is employed on the second of four drillings. According to plans, Salenergy II should be ready for a new contract in January/February 1978.

Saléns rederianställda fartygspersonal

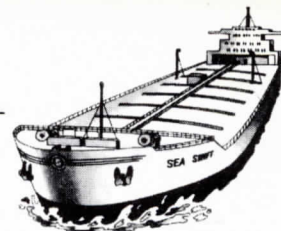
Kylrederiet

	ATLANTIDE	SNOW BALL	SAN BENITO	SAN BLAS
Befälhavare	E Olausson	L Ejlertsson	B Hökstrand	R Björkman
Överstyrman	S Sundstedt	M Sjöquist	Å Karlsson	L Sjöblom
2:e styrman	J Steingrimsson	P Sjögren	L Österman	R Forsberg
2:e styrman jr	K Oksman	N Bjellhagen	M Lövgren	
3:e styrman				E Bergenmalm
Telegrafist	M Sandberg	V Olander	A Svensson	B Sörensen
Maskinchef	M Aitonurmi	S Burman	G Rellman	P Danielsen
1:e maskinist	B Svensson	R Bengtsson	A Eriksson	M Snellman
2:e maskinist	A Treimanis	S Brundin		L Eriksson
2:e maskinist jr	J Frithiof	B Pahlsten	U Brännström	G Moliis
2:e maskinist jr	R Tuomola		G Renson	
Kylmaskinist	A Johnsson	P Olsson	A Pålsson	O Danielsson
Elingenjör		K Mäkelä	K Larsson	P Ullberg
Ekonomiföreståndare	H Lindgren	H Lassila	H Hansen	A Weitzel
1:e kock	M Bufardec	L Stuve	G Johansson	P Amoedo
Mässman	B Svensson	R Manlulu	J Lennartsson	V Toivonen
Mässman	B Hrubec	F Ardura	D Moreta-Navas	R Nava
Mässman	G Steingrimsson	P Carlsson	H Högberg	I Liljegren
Mässman	Y Karlsson	M Jansson	S Rutar	M Karlsson
Mässman	I Lindgren			
Båtsman	R Isaksson	L Pettersson	K Andersson	L Abrahamsson
Timmerman	G Micheler			
Matros	G Hofvander	K Granlund	K Johnsson	J Hallqvist
Matros	L Hansen	L Jensen	A Bjerkestrand	K Holmström
Matros	R Lyrén	E Karabacak	R Brandt	S Karlsson
Matros				B Hydling
Matros				L Gustafsson
Lättmatros	M Bernebring	O Sörlin	L Thorner	T Nordlund
Lättmatros	C Öberg	M Liljegren	I Bohlman	
Jungman	P Johansson	K Bergman	D Mustelin	J Helleberg
Jungman	H Andersson	C Hermelin	J Routiainen	P Stegell
Elektriker	O Bergman			
1:e reparatör			H Eriksson	A Mellkvist
Reparatör	J Louhi	B Berggren		
Motorman	C De La Calzada	H Borg	J Engsfors	J Jonsson
Motorman	C Nilsson	S Widlund	F Vigh	T Lindström
Motorman	J Perez-Perez			
Motorman	L Tubio			
Motorelev	R Hägg	J Ryberg	G Kjellberg	U Johansson

	ANTILOPE	ARAWAK	ARIEL
Befälhavare	J Guhde	J Hellman	O Olofsson
Överstyrman	A Saarinen	I Hansson	T Lidén
2:e styrman	I Nurminen	S Blixt	J Risby
2:e styrman jr	M Walther	S Svensson	A Bergström
Telegrafist	M Edmark	A Avin	C Mårtensson
Maskinchef	F Olsson	H Lindberg	G Råneberg
1:e maskinist	E Paakki	J Norberg	H Larsson
2:e maskinist	A Bladh	U Eschricht	L Halvarsson
2:e maskinist jr	C Andersson	L Kullander	A Ardenmark
2:e maskinist jr	V Baltfors	M Reimbert	L Lindahl
Kylmaskinist	B Jönsson	R Norrbäck	L Angelfeldt
Ekonomiföreståndare	Å Saming	G Strömsten	H Dichter
1:e kock	P Werffeli	B Weckman	C Karlsson
Mässman	M Cajaljal	C Johansson	I Herzberg
Mässman	C Hillman	E Raymundo	P Pernitt
Mässman	E Eilola	Y Falcones	B Persson
Mässman	I Jägenius	M Rehnqvist	O Mohamed
Båtsman	J Larsen	B Hedin	O Olsson
Matros	J Isberg	B Liljekvist	R Wennerberg
Matros	G Sund	S Glans	P Stenvall
Matros	V Ruigrok	C Larrain	A Hopland
Matros	H Bäckström	A Domingo	
Lättmatros	A Magneklint	R Lindfors	E Persson
Lättmatros			R Lidfors
Jungman	P Malm	P Sistig	S Bengtsson
Jungman	V von Essen	T Isojärvi	R Carlsson
Elektriker		A Hellström	
1:e elektriker	K Mittler		T Rylander
1:e reparatör			B Leszczynski
Reparatör	R Einarsson	P Robinson	
Motorman	T Andersson	O Kumerius	A Hovenäs
Motorman	K Björkman	L Lago	S Säfsen
Motorman		E Camana	K Granholm
Motorman			K Norén
Motorelev	A Lindkvist		L Sonemar



	SNOW FLOWER	SNOW HILL	SNOW LAND	SNOW STORM
Befälhavare	J Gustafsson	I Bennmo	G Williamsson	K Dahlén
Överstyrman	Å Wallbom	A Thörngren	A Roos	S Lundberg
2:e styrman	S Persson	G Timen	R Larsen	P Gripenberg
2:e styrman jr	R Gotare	U Birgander	K Brzezinski	C Nessaether
Extra styrman		S Håkansson		
Telegrafist	L Granberg	S Fredriksson	N Lorenz	I Wistedt
Maskinchef	K Larsson	S Lööv	B Wideman	F Andersson
1:e maskinist	P Nylund	B Eriksen	K Olsen	S Koivisto
2:e maskinist	B Pettersson	M Grind	I Isaksson	P Sandblom
2:e maskinist	T Nordlund			T Gellerbrant
2:e maskinist jr	J Hjortsberg	J Persson	O Norén	
Kylmaskinist	W Lux	O Austvik	L Fröberg	B Alvång
Elingenjör	K Berg	B Wigström	C Hellgin	D Eklund
Maskinbefälsassistent				B Linder
Ekonomiföreståndare	S Fasth	L Josenby	C Lorenz	P Karlsson
1:e kock	G Svensson	A Johansson	B Ramsten	M Martins
Mässman	A Jönsson	V Calado da Cruz	Å Pedersen	R Pakkanen
Mässman	A Eriksson	H Hernandez	U Larsson	M Nordström
Mässman	P Pascual	E Berglund	M Andersson	P Bäck
Mässman	I Gråsvoll	A Nascimento-Wigström	W Derwent	R Lindström
Mässman	T Jong			E Anundsson
Båtsman	B Söderholm	J Persson	C Lindholm	F Frölich
Timmerman		R Rissanen		
Matros	C Johansson	A Blanco-Santos	L Dahlström	B Pedersen
Matros	T Johansson	A Ståhlberg	O Cordero	R Schenberg
Matros	K Liljendahl	S Sjöberg	P Fossbo	R Brandt
Matros		M Abdinoor		P Öhman
Lättmatros	L Eriksson	P Sporrang	L Melander	H Hjelm
Lättmatros	M Johansson		P Larsson	P Jedeut-Palmgren
Lättmatros	D Lems			
Jungman	J Nurminen	H Walther	C Thelning	H Larsson
1:e reparatör	J Lehtinen	H Redman	jgm A Johansson	
Reparatör			J Hörringsen	B Jönsson
1:e motorman			R Svanholm	
Motorman	J Perez-Arana	H Berg	L Hjelm	N Vukic
Motorman	C Yu Hok	H Kvarnström		R Johansson
Motorman				K Svenman
Motorelev	M Wiberg	T Broman	R Norberg	S Hellsén
	SAN BRUNO	SNOW CRYSTAL	SNOW DRIFT	SNOW FLAKE
Befälhavare	G Skantzé	L Sjöstrand	K Olsson	U Agner
Överstyrman	M Murray	A Svensson	G Holmqvist	L Larsson
2:e styrman	K Koistinen	G Wennberg	M Björnstam	G Rennerfelt
2:e styrman jr		B Franchell	B Burlion	
Telegrafist	T Hedskog	K Abrahamsson	T Johansson	J Sickeldal
Maskinchef	K Lindell			R Lausen
1:e maskinist	K Hagen	S Lindström	H Högbloom	S Svensson
2:e maskinist	C Johansson	S-E Ek	B Samuelsson	B Johnsson
2:e maskinist jr	G Spellier	B Jonsson	R Lönnqvist	G de Capretz
Kylmaskinist	R Ghobe	R Åsberg	T Axelsson	O Olsson
Elingenjör	S Carlsson	S Olsson	T Andersen	A Nordin
Maskinbefälsassistent	B Åkerström	P Johansson	R Eriksson	L Asklund
			G Nilsson	
Ekonomiföreståndare				K Bengtsson
1:e kock	P Rinta-Koski	S Christiansson	M Hödl	K Liljegren
Mässman	M Bergvall	K Larsen	G Ullstrand	G Hagius
Mässman	M Södervall	R Ihrfors	B Kadama	A Salomonsson
Mässman	S Möller	P Nilsson	C Caligagan	I Olsson
Mässman	T Meng	M Pukšic	K Liljegren	G Jonsson
Mässman		U Larsson	M Aldo	S Wulff
Båtsman	B Ohlsson	M Oliveira		
Matros	L Andersson	M Studer	O Mägi	C Almqvist
Matros	L Hansson	G Hermansson	L Vesterberg	J Nilsson
Matros		M Wennberg	U Strömberg	B Ringius
Matros		T Irhage		H Karlsson
Lättmatros	C Johnsson	Å Sundius	A Johansson	H Ekman
Lättmatros	L Fredriksson	T Norén	S Grimberg	B Eriksson
Lättmatros	R Ohlsson	A Mattsson	C Grancob	T Schmidt
Lättmatros	M Neves			
Jungman	J Ohlsson	S Ekblom	B Löfstedt	H Rylander
1:e reparatör	A Käck		J Persson	J Nylund
Reparatör		C Nilsson		
Motorman	B Milivoj	A Antonsen-Nydahl	M Adolfsson	G Green
Motorman	J Flood	P Lucas-Llopis	F Österberg	T Gladh
Motorelev	A Olsson	J Olsson	S Carlsson	K Uddhammar
Timmerman	G Svensson		B Bråmare	



	SEA SAGA	SEA SAINT	SEA SCAPE	SEA SCOUT
Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 2:e styrman jr Telegrafist		B Svensson W Hansson B Sjöbohm	S Dahlqvist S Raudberget	K Mieritis L Sjölin B Lehre H Ott R Agren
Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr Ellingenjör	R Nerell	R Söderström C Jannesson L Johansson	L Severin S-E Gustavsson A Ölander	L Jansson H Sandell C Birgersson
Ekonomiföreståndare 1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman		A Henriksson J Lopez-Sambade U-S Andersson	L Andersson P Czajkowski K Berggren P Gabrielsson	I Larsson S Larsson E Tydén H Ibsch S Nyholm M Murad G Vassalli
Båtsman Matros Matros Matros Matros	M Zöbinger	A Börrefors P-E Stenman	L Åhl J Jansson	E Olofsson G Olsson
Pumpman 1:e reparatör Eldare Eldare Eldare	A Hermansson	J Andersson H Salminen	K-E Thor A Preberg A Santos	R Karlsson D Brunner S Korhonen B Jonsson K Palmroos
	SEA SERENADE	SEA SERPENT	SEA SOLDIER	SEA SONG
Befälhavare Överstyrman 2:e styrman Telegrafist	L Sjöberg L Wennberg K Wolf	S Steneksby R Nystadius		E Westerby L Anderberg
Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr	Å Nordstrand K Palmqvist E Forsberg H Eriksson	Å Berglund F Ålgenäs S Berglund	E Heidenholm	G Larsson R Eklund
Ekonomiföreståndare 1:e kock Mässman Mässman Mässman	B Norling A Abrahamsson J Shabani A Obied	B Andersson F Imam F Antunes		H Koukkuluoma K Oskarsson G Nilsson A Khairi
Båtsman Matros Matros Matros	B Rengden R Gustavsson T Årthun	E Ink A Jonsson B Zikovic A Edney	A Kruus	B Frindel V Lökk W Sumbera
Pumpman 1:e reparatör Eldare	A Woodtli L Terzaghi	C Larsson	M Saleh	H Isaksson
	SEA SPLENDOR	SEA STRATUS	SEA SWAN	SEA SWIFT
Befälhavare Överstyrman 2:e styrman Telegrafist	E Forsblad R Trotzig S Nyström	I Jönsson B Lundgren	H Hermansson R Sandberg	G Sjöbris S Johnsson
Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr Ellingenjör	L Larsson A Bjerga J Parolini	C Heikell J Andersson J Gullabergs C Ekblom	S Olsson H Landerup O Magnusson	J Nordström H Forselius K Björk S Bjurdell
Ekonomiföreståndare Mässman Mässman	Å Eriksson M Wafa S Dahl	G Bladh S Salazar Y Tawfik	S Pettersson P Perez-Llobell P Moberg	P Nilsson M Stijelja E Daoud
Matros Matros Matros	K Milas M Lulic A Conde-Lorentzo	A Vahtermo Matti J Vejler R Väisänen	A Pusole A Nougallah K Peiker	J Pettersson F De Melo E Rappu
1:e reparatör Eldare	J Bubik K-E Horn	G Gustavsson	M Kostovic	S Lundberg
	SEA SYMPHONY			
Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 2:e styrman Telegrafist	B Wennermark H Risto K Hallkvist A Torbrand I Rydén	Båtsman Matros Matros Matros Matros Matros Matros Lättmatros	U Bengtsson G Alritzson B Olsson B Larsson H Måsabacka J Gudmundsen S Karklins L Gunnarsson A Asp	
Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist Ellingenjör	E Sjölund V Wikeryd S Buhre O Harhio S Sandberg	Jungman Pumpman 1:e reparatör Eldare Eldare Eldare Eldare	T Bengtsson G Olsson B Johansson K Schön O Johansson R Pettersson B Johansson	
Ekonomiföreståndare 1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman	G Bengtsson T Vilhelmsson K Olsson E Bäcklund H Hamza M Klasson			

Torrlastrederiet

	ADRIATIC WASA	ARCTIC WASA	ATLANTIC WASA	BALTIC WASA
Befälhavare	K E Persson	K Andersson	S Ehrlander	M Lundgren
Överstyrman	L Brunnström	H Collins	S Swahn	A Nummelin
2:e styrman	P Kinnunen	T Wollkert	U Sandgren	F Olsson
2:e styrman jr	L Pettersson	V Roussos	G Eriksson	P Laine
Extra styrman				J E Simonsson
Telegrafist	H Håkansson	B Lindkvist	M Ivarsson	S Retsmar
Maskinchef	T Löfgren	A Ahlqvist	O Tekenbergs	A Birkeland
1:e maskinist	B Tengdelius	K Grundberg	K Spiik	B Boklund
2:e maskinist	U Håkansson	G Dure	S Karlsson	R Gustavsson
2:e maskinist	R Rodriguez	B Svensson	H Rosqvist	R Bertilsson
Elingenjör	R Andersson	T Gallen-Kallela		M Helenius
Maskinbefälsassistent			B Salomonsson	
Ekonomiföreståndare	C Krook	L Wounsch	R Helfer	J Mattsson
1:e kock	L Lindberg	G Midlöv	A Tossavainen	K Juntti
2:e kock		C Exell		D Adam
Mässman	P Persson	A Strzelecki	S Karlsson	
Mässman	J Apolonia	F Laura	P Pena	D Celen
Mässman	A Ramos	B Matooq	A Al-Waily	H Beshir
Mässman			M Kirzic	
Båtsman	S Karlsson	N Björndal	S Ohlsson	R Gerdin
Matros	I Senario	K Olofsson		H Tan Seng
Matros	C Redondo	M Perez	J Berg	S Olofsson
Matros	F Hansen	P Rodrigues-Pereira	E Lopez	H Johansson
Matros	R Abeledo		M Gomez	
Matros	R Olofsson	N Dogru	M Dahlstrand	A Oksanen
Matros	H Andersson	J Lysebring		
Lättmatros		J Pettersson	J Olsson	P Bjurman
Lättmatros			M Nilsson	P Lindgren
Jungman	A-B Karlsson	T Hjalmarsson	T Jansson	
Jungman		L Björk		
1:e elektriker			G Frykberg	F Matyas
1:e reparatör	S Svensson	M Juntikka	S Svensson	
1:e motorman		E Fryz		L Laafrit
Motorman	H Kock	S Eriksson	N Eriksson	B Palmqvist
Motorman	K Pettersson	R Constance	G Burström	J Svendsen
Motorman		C Schmidt	G Danielsson	K Bogren
Motorelev	B Lindfors		P Ödlund	
Motorelev		K Persson		
	CELTIC WASA	DELPHIC WASA	GOTHIC WASA	PACIFIC WASA
Befälhavare	R Nilsson	S Währling	A Kemppi	A Johansson
Överstyrman	B Stenström	Y Florin	A Carlsson	
2:e styrman	S Stedt	I Tönurist	A Fredriksson	
2:e styrman jr	H Sandvik	G Nordström	C Larsson	
Extra styrman			G Rosén	
Telegrafist	L Andersson	E Bellander	P Johansson	Ö Göransson
Maskinchef	H Brodahl	W Svensson	S Wikdahl	
1:e maskinist	T Björnhed		R Mattsson	H Klingström
2:e maskinist	O Andersson	A Karlström	B Söderberg	
2:e maskinist	B Nickel	J Pettersson		
3:e maskinist			E Hopen	
Elingenjör	J Edvardsson	O Bernt	B Ekring	
Maskinbefälsassistent			M Dahlin	
Elmaskinist		F Gaudian	P Björkqvist	
Ekonomiföreståndare	V Svedlund	K Nektheden	B Andersson	N Luyun
1:e kock	J Lehtonen	W Lukian	A Nisula	C Arvidsjö
2:e kock	K Rickelbo	S Abrahamsson	N Lima	
Mässman	C Jobatey	D Saraiva	D Carreiro	
Mässman	M Notario	B Tahmadi Mahjoub	M Morales	
Mässman	S Lidström	P Degenhardt		
Båtsman	E Frick	P Borg	T Harcke	
Timmerman			K Kristoffersen	
Matros	P Lodin	R Diaz	S Olsson	
Matros	J Da Luz	L Hedmann	C Björk	
Matros	L Constant	T Akca	F Karlin	
Matros	K Marjamaa	S Norström	A Almeida	
Matros	M Ödman	L Jonsson	H Brammer	
Matros			K Melander	
Lättmatros			K Sundbäck	
Lättmatros	A Norgren	A Holmberg		
Jungman	I Granath			
1:e reparatör	S Andersson	A Fasten	K Ahko	H Bruckmann
1:e motorman		B Nordgren		
Motorman	F Gomes	P Andrade	R Noréus	G Pettersson
Motorman	L Nilsson	M Gomez	N Hansen	
Motorman	H Göss	P Engelin	I Olsson	
Motorelev	L Gustafsson		O Eriksson	
	SINGÖ	Nyb. 290		
Befälhavare	S Markström	J Lindberg		
Överstyrman		S Svensson		
2:e styrman		S Darung		
2:e styrman jr		S Karlsson		
Telegrafist		P Bogren		
Maskinchef		J Lennqvist		
1:e maskinist		S Hägg		
2:e maskinist	N Andersson	G Nordlund		
Elingenjör		Å Blomqvist		
Ekonomiföreståndare		C Olsson		

Toyotas 78:or i marknaden

1978 års Toyota-modeller började introduceras på den svenska marknaden i början av oktober. Corolla-serien finns i följande utföranden:

Corolla 20	med 2 dörrar
Corolla 30	med 2 dörrar
Corolla 30	med 4 dörrar
Corolla 30 Combi	med 3 dörrar
Corolla 30 Combi	med 5 dörrar
Corolla 50 Liftback	med 3 dörrar

Corolla 30- och 50-serien har bland annat: Diskret spoiler, höj- och sänkbara nackstöd, intervalltorkare, avbländbar backspegel (ej combi), extra innerskärmar av plast (fram), ståldialdäck.

Toyota Corona har i 1978 års utförande fått en kraftigare grill. Avgassystemet har modifierats och motoreffekten har höjts till 65 kW DIN (89 hk DIN). Dessutom har den en modifierad instrumentbräda, ny klädsel och nya bredare stolar med höj- och sänkbara nackstöd.

Toyota Cressida

I månadsskiftet oktober/november introduceras Toyota Cressida, en helt ny modell, rymlig, elegant och bekväm samt längre och bredare. Den idealiska familjebilen med gott om plats för fem fullvuxna personer och med ett stort bagageutrymme. Cressidan blir Sveri-

ges störste japan.

2-litersmotorn är på 65 kW DIN (89 hk DIN), pålitlig, vettigt konstruerad och lättåtkomlig. Toyota Cressida är ytterst välutrustad med bl a ställbart svankstöd, intervalltorkare, avbländbar backspegel samt riklig instrumentutrustning med en s k ekonometer (ett nytt instrument som visar om ni kör "ekonomiskt").

Toyota Cressida finns även i elegant Combi-modell med samma förnämliga utrustning samt ett bagageutrymme på hela 1,82 x 1,33 m, när baksätena är nedfällade. Både sedan- och combibilar kan fås med automatlåda.

Förmånspris på Toyota

Om du varit anställd minst sex månader inom Saléninvestkoncernen, har du möjlighet att göra en bra bilaffär. Toyota Autoimport har nämligen ett speciellt förmånspris för koncernens personal — och det handlar liksom tidigare om en rejäl prisreducering. Förmånserbjudandet gäller dock enbart vid köp av bil utan byte.

Bilarna kan du se hos närmaste återförsäljare. Gå in och presentera dig som Salén-anställd och be om en provtur!

Toyota Cressida



Tennis



Bästa dubbelparet i tennis blev Lars Wikander-Mats Jansson (bilden) vid tävlingar i samband med Saléninvests koncernkonferens. I finalen visade de

sig vara något starkare än paren Ingemar Thiel-Bosse Pernemar och Sven Salén-P.Å. Pettersson.

Lidingöloppet

Under sämsta tänkbara förutsättningar med regn, blåst och +5 grader i luften, i ett lerigt och tungsprunget väglag, genomfördes Lidingöloppet söndagen den 2 oktober.

Endast två salénare kom till start. Bland de 306 som fullföljde loppet i yngre veteranklassen kom Gunnar Lindbergh 127:a på tiden 1.15.19 och Valter Axelsson 283:a på 1.32.28.