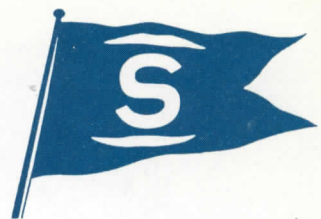
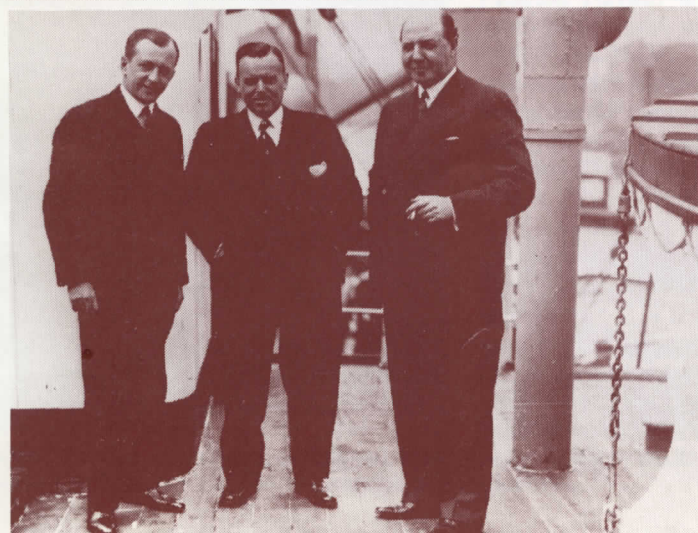


Salén-Nytt

Salén News No 2 1979



BANAN-KOMPANIET 70 år



Bokslutskommuniké

Koncernens förlust efter finansiella poster blev 343 mkr. Detta innebär en försämring jämfört med förväntningarna i halvårsrapporten. Avvikelsen beror på under andra halvåret tagna förluster i samband med fartygsavyttringar (87 mkr) och avveckling av förlustbringande charterkontrakt (16 mkr). I rörelseresultatet ingår dessutom extra avskrivningar på torrlast- och tankfartyg sålda för leverans 1979 (38 mkr).

Höstens och vinterns uppgång på tank- och torrlastmarknaderna har medfört kraftigt stigande fartygsvärden. Marknadsvärdet på hela fartygsflottan överstiger med ca 500 mkr det bokförda nettovärdet, d v s sedan hänsyn tagits till avskrivningsreserv.

Koncernens likviditet uppgick vid årsskiftet till 191 mkr. Härjämte finns lånelöften om ca 700 mkr som successivt kan utnyttjas under perioden 1979-82.

Moderbolaget redovisar efter bokslutsdispositioner och skatt ett nollresultat. Styrelsen föreslår att disponibla vinstmedel i moderbolaget 68 mkr balanseras i ny räkning samt att ingen utdelning sker.

Inom koncernen vidtagna åtgärder kommer att minska förlusten avsevärt under 1979. Om uppgången inom tank och torrlast håller i sig kan resultatet närma sig noll. Med hänsyn framför allt till osäkerheten beträffande oljeproduktionen i Mellanöstern är dock marknadsutvecklingen extra svår att bedöma, varför varje förutsägelse om resultatet måste omgärdas med betydande reservationer.

Ordinarie bolagsstämma

Bolagsstämma i Saléninvest AB hålles på bolagets huvudkontor, Norrlandsgatan 15, Stockholm, onsdagen den 16 maj 1979 kl 16.00.

För att äga rätt att delta i bolagsstämman skall aktieägare vara införd i den av Värdepapperscentralen VPC AB förda aktieboken senast fredagen den 4 maj. Aktieägare som förvaltarregistrerat sina aktier och som önskar delta i stämman måste tillfälligt omregistrera aktierna i eget namn. Sådan registrering måste vara verkställd hos VPC senast den 4 maj.

Aktieägare som önskar delta i bolagsstämman skall, förutom att vara registrerad enligt ovan, anmäla detta till bolagets styrelse senast kl 16.00 fredagen den 11 maj under adress Saléninvest AB, Juridiska avdelningen, 106 09 Stockholm, eller per telefon 08-787 10 00.

	1978	1977
Omsättning	2249	2035
Rörelsens kostnader	-2168	-1968
Rörelseresultat före avskrivningar	81	67
Avskrivning enligt plan	- 176	- 176
Extra avskrivning	- 39	- 32
Resultat vid försäljning av fartyg m m	- 29	21
Rörelseresultat	- 163	- 120
Finansiella intäkter	28	31
Finansiella kostnader	- 196	- 157
Kursdifferenser	- 12	- 9
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	- 343	- 255
Extraordinära poster	19	45
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	- 324	- 210
Skillnad mellan bokförda och planenliga avskrivningar	192	155
Upplösning av reserv vid fartygsförsäljning	52	36
Avskrivning på fartygskontrakt	- 11	-
Övriga bokslutsdispositioner	72	21
Skatter	- 1	- 1
Minoritetsintressen	- 1	- 1
Årets resultat	- 21	0

Sture Ödner:

Bättre resultat att vänta 1979

Som framgår av styrelsekommunikén blev rörelseresultatet för koncernen under 1978 som väntat dåligt. Oaktat detta förhållande har styrelsen dock beslutat att belasta bokslutet med extra avskrivningar av beräknade förluster på grund av fartygsförsäljningar under 1979.

Med de ändrade marknadsförhållandena som vi ser framför oss och förutsatt att icke ytterligare politiska händelser av negativ natur drabbar oss borde vi nu för första

gången på länge kunna se framtiden an med större tillförsikt. Vi förväntar oss således ett väsentligt bättre resultat 1979. Såvitt nu kan bedömas skulle vi inte heller behöva utnyttja någon av de statliga lånemöjligheterna som förhandlades fram under fjolåret och ändå i hög grad behålla vår rörelsefrihet.

Jag hoppas att styrelsens och ledningens förhoppningar skall slå in och tackar för all lojalitet under det svåra år vi haft.

Omslagsbilden

Bildcollaget (tryckt i s k sepiabrun) på första sidan illustrerar tidigare skeden i Banan-Kompaniets nu 70-åriga historia. Övre bilden togs 1929 då Fyffes introducerades som varumärke i stället för Jamaica, som namnet dittills hade varit. På bilden därunder t v lossas gröna bananstockar till The Banana Company's lastbilar vid Strand Hotell och t h sker packning av bananer i Frihamnen på 30-talet.

Längst nere t v ses skeppsredare Sven Salén tillsammans med R H Sanders och Carl Matthiessen, tre välkända bananpionjärer. Bilden längst nere t h togs på 30-talet i dåvarande lagerexpeditionen. Herrarna på bilden heter Halldin, Hedström, Hellgren, Lind och Claesson.

Cover picture

The Banana Company is celebrating its 70th anniversary this year. The company was founded in 1909 by the Norwegian, Carl Matthiessen. In 1923, the late Sven Salén joined the company and thus began a rapid expansion which carried the company to the position of Sweden's leading importer of bananas.

The cover photos show one of the company's well-known buildings in the port of Stockholm, unloading of bananas in the twenties, and two interiors. Sven Salén (left), together with R H Sanders and Carl Matthiessen can be seen in the bottom left corner of the cover.

Mer om BK på sid 10-12

Saléninvest — result for 1978

The Group reports a loss of Skr 343 million, a figure larger than that anticipated in the 1978 interim report. This is due to losses of Skr 87 million on the sale of ships in the second half of the year, and losses of Skr 16 million arising from the cancellation of unprofitable charter contracts. Additional depreciation of Skr 38 million on dry cargo and tanker vessels sold in 1978 for delivery in 1979 has been included in operating income.

Improvements in the tanker and dry cargo markets during the autumn and winter have resulted in substantial increases in ship values. The market value of the fleet exceeds the net book value by approximately Skr 500 million after deducting the accelerated depreciation reserve.

Liquidity at the end of the year amounted to Skr 191 million in addition to which the Group can call on loan facilities of approximately Skr 700 million which may be drawn during the period 1979-1982.

The parent company records a zero result after special adjustments and taxes. The Board proposes that the parent company's unappropriated earnings of Skr 68 million be retained and that no dividend be paid.

The indications are that group losses for 1979 will be considerably reduced. In the improvement in the tanker and dry cargo market continues, losses for the current year may approach zero. However, in view of the uncertainty concerning oil production in the Middle East it is very difficult to forecast market developments and any prediction must therefore be made with considerable reservations.

The Annual General Meeting will be held in Stockholm on May 16, 1979.

The Group consolidated income statement is summarized below
(Amounts shown are in Skr millions).

	1978	1977
Sales	2249	2035
Operating costs	— 2168	— 1968
Operating income before depreciation	81	67
Planned depreciation	— 176	— 176
Additional depreciation	— 39	— 32
Profit from sale of ships and other assets	— 29	21
Operating income	— 163	— 120
Financial income	28	31
Financial costs	— 196	— 157
Foreign exchange losses	— 12	— 9
Income after financial income and costs	— 343	— 255
Extraordinary items	19	45
Income before special adjustments and taxation	— 324	— 210
Difference between book depreciation and planned depreciation	192	155
Adjustment of depreciation reserve in connection with sale of fixed assets	52	36
Write-down of ship contract	— 11	—
Other special adjustments	72	21
Taxation	— 1	— 1
Minority interests	— 1	— 1
Profit	— 21	0

S&W har köpt Jungner Marine

Från årskiftet ingår Jungner Marine AB i Salén & Wicandergruppen där bolaget kommer att utgöra en självständig enhet.

Jungner har sedan 1917 tillverkat den välkända SAL-loggen som installerats på mer än 10.000 fartyg. Denna trycklogg som mäter fart genom vattnet håller nu på att ersättas av en ny akustisk logg SAL-ACCOR, som även mäter fart över botten.

På Jungner Marines produktionsprogram finns också en satellitnavigerings-

utrustning SAL-Navigator ESZ-4000 vilken använder sig av signaler från de sex satelliterna i TRANSIT-systemet för navigering och positionsbestämning till sjöss.

En annan viktig produkt är SAL-Automatic Omega — en navigeringsutrustning som använder sig av radio-signaler från landbaserade sändarstationer. Systemet är i likhet med satellitnavigeringssystemet helt världstäckande.

S&W buys Jungner Marine AB

As from January 1st Jungner Marine AB is part of the Salén & Wicander group as an independent unit.

Jungner is since 1917 producing the wellknown SAL log which has been installed in more than 10,000 vessels.

In the production program is also a satellite navigation equipment SAL-Navigator ESZ-4000, using signals from the six satellites in the TRANSIT system for navigation and positioning at sea.

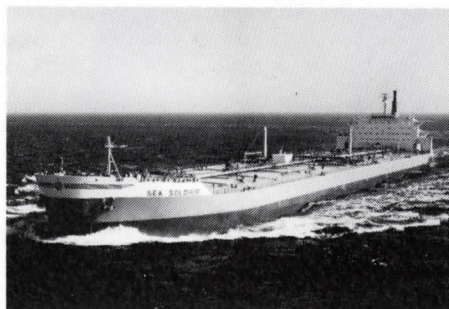
Another important product is SAL-Automatic Omega, a navigation device using radio signals from land based transmitting stations.

Sålda fartyg

Fyra av Saléns 250.000 tons tankfartyg har nu sålts. Sea Swam och Sea Serpent, byggda 1971 vid Kockums och tillhöriga Salénia, levererades i Lissabon den 27 februari till rederier inom Amerada Hess Corporation-gruppen i Woodbridge, N. J., USA. Sea Swan är omdöpt till Saint Lucia och Sea Serpent till Mt. Cabrite.

Systerfartygen Sea Soldier och Sea Splendour, båda byggda 1972 vid Kockums, har försålts till Neste O/Y, Helsingfors. Sea Splendour levererades den 23 mars i Dubai och hennes nya namn är Jurmo. Sea Soldier kommer att

levereras den 20 april och omdöps då till Jaarli.



Sea Soldier — de fyra fartygen är identiska.

Ships sold

Four of Salén's 250,000 ton tankers have been sold.

Sea Swan and Sea Serpent, built in 1971 at Kockums, belonging to Salénia, were delivered in Lisbon on February 27, to a shipping company within Amerada Hess Corporation, Woodbridge, New Jersey, U.S.A. Sea Swan was rechristened Saint Lucia, and Sea Serpent to Mt Cabrite.

The sister ships Sea Soldier and Sea Splendour, both built at Kockums in 1972, were sold to Neste OY, Helsinki. Sea Splendour was delivered on March 23, and her new name is Jurma.

Sea Soldier will be delivered April 20 and rechristened to Jaarli.

Fraktmarknaden

(vecka 13)

Kyl

De fyra första Winter-fartygen har nu levererats och satts i trafik. Fartygen har fått ett mycket gott mottagande av våra kunder och uppfyller lasthantlingsmässigt de höga förväntningar som ställts på dem. Återstående två fartyg levereras vid slutet av året.

Kylmarknaden är nu mitt i högsäsong vilket för Kyldivisionens del betyder stora transporter av äpplen och päron från södra halvklotet till Europa och USA. Marknaden är mycket fast och vi har tvingats ta upp en del fartyg till högre rater för att täcka in våra åtaganden.

Transporterna av bilar från Japan över Pacific har kommit igång igen vilket ger bättre sysselsättning för tonnage i denna del av världen.

Tank

Vad som präglat marknaden den senaste tiden är de kraftiga höjningarna av priserna på råolja och produkter. Detta tillsammans med knappheten på olja till följd av krisen i Iran, har ofta tvingat befraktarna att hellre försäkra sig om lasten än att försöka hålla ut för lägre frakter. Det är framförallt det mindre tonnaget som lastar i Nord- och Västafrika samt Karibiska Havet som kunnat dra fördel av situationen, då länderna i dessa områden har kunnat producera maximalt. 80.000-tonnare har därför betalats med WS 125 för en transatlantisk resa och 35.000-tonnare har fått WS 300 i Karibiska Havet.

Men även marknaden i AG för det stora tonnaget har visat en känslighet för efterfrågan som vi inte sett på länge, en känslighet som inte bara beror på att Iran börjat exportera igen. Trots ett 10-

tal fartyg i prompt position har raterna långsamt ökat till WS 50 för VLCC, och WS39,5 för ULCC.

I slutet av mars minskade dock tillgången på laster kraftigt i väntan på utfallet av OPEC-mötet i Genève, och raterna föll återigen till WS 32,5 för VLCC. Men eftersom lagren är låga finns det en stark efterfrågan på olja och därmed fartyg och vi tror därför på en ny uppgång i april, såvida inte de nya priserna stoppar konjunkturuppgången och minskar konsumtionen av olja.

Torrlast

Under årets första två månader var aktiviteten mycket låg på torrlast. Sedan dess har emellertid marknaden stadigt förbättrats för att idag ligga på en förhållandevis hög nivå. Under vecka 13 har man t ex fraktat ett par panmaxbåtar till \$ 4.50 för 2-3 månaders sysselsättning i Atlanten. Spannmål US Gulf — Kontinenten ligger på ca \$ 11.50 och spannmål US Gulf — Japan på ca \$ 16.

Marknaden i Pacific har varit något mer avvaktande. Det beror främst på att det varit strejker i Australien och därmed har det förekommit få laster därifrån. För tripper tillbaka till Kontinenten får man ca \$ 3.75 på t/c.

Handysize-marknaden har också förbättrats och ligger nu på ca 5.500 för transatlantiska rundresor. Man kan förvänta sig att denna marknad skall stabilisera sig i och med att lagesäsongen nu får sin början och plate-marknaden har högsäsong.

Freight market

(week 13)

Reefer

The first four Winter-class vessels are now delivered and trading. The ships have been very well received by the trade and the cargo handling capacity of the ships is well up to the high expectations. The remaining two ships will be delivered towards the end of the year.

The reefer market is now in the midst of the top season, which for the Reefer Division means large carriages of apples and pears from the southern hemisphere countries to Europe and USA. The schedule situation has been very tight and we have been forced to charter in additional tonnage to cover our commitments.

The shipments of cars from Japan across the Pacific have resumed after a long slack period which gives better employment to our tonnage in that area.

Tanker

It is the dramatic increase in the price of crude and products which has characterized the market recently. This, together with the shortage of oil as a result of the crisis in Iran has, as is often the case, forced charterers to concern themselves more with securing cargoes than with trying to hold out for lower freight rates. It is primarily the smaller tonnage trading out of North and West Africa, and the Caribbean which has been able to take advantage of this situation, as the countries in these areas have been able to maximise their production.

80.000 tonnes have therefore been able to command WS 135 for a Transatlantic voyage and 35.000 tonnes WS 300 from the Caribbean. Even the market in the AG has shown a sensitivity for demand which we have not seen for some time and which is only partly explained by the fact that Iran has begun exporting oil again. Despite the fact that there are about 10 ships in a prompt position, rates have gradually increased up to WS 50 for VLCC and 39 1/2 for ULCC tonnage.

The availability of cargoes decreased considerably however, towards the end of March in anticipation of the result of the OPEC meeting in Geneva and rates fell again to 32,5 for VLCC's. But due to the low level of the world's oil storage there remains a substantial demand for oil and therefore tankers, and we believe that this will lead to a new increase in rates in April, as long as the new oil-prices do not hinder the present increase in economic growth and thereby reduce the consumption of oil.

Dry Cargo

During January and February the activity within the dry cargo market was very low. Since then, however, the market has steadily increased and is today at a comparatively reasonable level. During the week number 13 there have been fixtures for panmax vessels at around \$ 4.50 for two to three months employment in the Atlantic. Grain US Gulf — Continent pays about \$ 11.50 and grain US Gulf — Japan about \$ 16.

The market in the Pacific has been reluctant. The reason is, above all, the strike in Australia. Therefore there have been very few cargoes coming out from Australia. For trips back to the Continent the market is about \$ 3.75.

The handy-size market has also improved and is now about \$ 5.500 for Transatlantic roundvoyages. It can be expected that the market will stabilize now, when the Lakes-season starts and the Plate-market has peak season.

Vice VD i Saléninvest

Vid styrelsemöte den 21 mars utnämndes Clarence Dybeck till vice VD i Saléninvest AB. Vice VD i bolaget är även Göran Axell.

Deputy Managing Director

At a board-meeting on March 21 Mr Clarence Dybeck was appointed Deputy Managing Director of Saléninvest AB. The same position is held by Mr. Göran Axell.



Dimma och drivis orsakade grundstötning

Tidigt på morgonen den 27 februari gick kylfartyget *Snow Land* på grund i tät dimma och drivis vid Böttö i Göteborgs skärgård. Hon kom med last av bananer via Oslo från Turbo och Almirante i Centralamerika.

Undersökningar med dykare visade att fartyget stod hårt på grundet och hade åsamkats svåra botten-skador.

Bärgningen blev ganska okomplicerad och genomfördes utan större svårigheter av Röda Bolaget. *Snow Land* kunde dras av grundet bara någon dag efter olyckan och bogserades in till Göteborg.

Inga lastskador

Bananlasten, som skulle lossas delvis i Göteborg för Banan-Kompaniets räkning och till större delen på Kontinenten, fick utlossas i sin helhet i Göteborg, varefter lasten transporterades vidare med lastbil i Skandinavien och till Kontinenten. Tack vare snabb utlossning kunde lasten klaras helt utan skador.

Snow Land gick en vecka senare till Bluhm & Voss i Hamburg för reparation. Denna beräknas vara slutförd under första hälften av april.

Givetvis innebär *Snow Lands* grundstötning kostnader både för Saléns och för försäkringsbolagen. Man räknar med att inbefraktningar av ersättnings-tonnage kostat Saléns ca 2 milj. kronor. Eftersom det var högsäsong låg priset på tonnage högt.

Beträffande försäkringssidan berättar Kjell Blixt, chef för assurancesavdelningen, för SN:

-Då det stod klart att skadornas omfattning omöjliggjorde att fartyget kunde gå vidare till Kontinenten med last, fick vi inhämta garantier för last-



Snow Land står stadigt på grundet

ägarnas bidrag till bärgningskostnaderna. Dispaschören utsågs att fördela kostnaderna i gemensamt haveri inklusive bärgningen mellan fartyg och last i förhållande till deras resp värden. Tack vare gott samarbete mellan lastintressenterna kunde en avsevärt större del av lasten än ursprungligen planerat distribueras till nordiska länder och på så sätt kunde man delvis undvika kostsamma transporter.

Bärgarlönen fördelas mellan kasko- och lastförsäkringsgivare - som i detta fall representerar köparna av lasten (Banan-Kompaniet, United Brands och Atlanta) - i proportion till räddade värden. Fartygets marknadsvärde uppskattas till ca 50 milj kronor. Lasten var värd ca 5 milj kronor och lastförsäkringsgivarna får således sammanlagt betala ca 9 % av de totala kostnaderna för bärgningen. Fartyget, alltså Saléns, får betala ca 91 %.

Reparation för 1,8 mkr

Den totala reparationskostnaden beräknas till ca 1,8 milj kronor. Bortsett från självriskan ersätts den kostnaden av kaskoförsäkradören, dvs av Hansa Sjö.

Kaskoförsäkringspremien för rederiets egna kylfartyg under 1979 beräknas bli ca 4,3 milj kronor och enbart reparationskostnaden för *Snow Land* utgör alltså mer än 40 % av flottans kaskoförsäkringspremie för ett helt år. Bara denna händelse kommer därför att ha mycket stor betydelse för premiestorleken nästa år. Vi måste räkna med höjda premier, säger Kjell Blixt.

Resultatet av sjöförklaringen, som hölls vid Göteborgs tingsrätt är att grundstötningen helt får tillskrivas olyckliga omständigheter - en kombination av mycket tät dimma och drivis, som gjorde att radarekon kortvarigt försvann. Trots att befälet och lotsen uppmärksammade faran och omedelbart vidtog korrekta åtgärder kunde olyckan inte undvikas.

Snow Land aground in Gothenburg

Early in the morning of 27 February the reefer vessel *Snow Land* ran aground in heavy fog and floating ice in Gothenburg's archipelago. She was carrying a load of bananas from Central America.

The ship was hard aground but the rescue operation was relatively uncomplicated and was accomplished without any great difficulty. The vessel was towed into Gothenburg.

The cargo of bananas, which was to be unloaded in Gothenburg and on the Continent, was unloaded at Gothenburg and further transported by truck. Thanks to rapid unloading, the cargo was undamaged.

Snow Land is being repaired at Bluhm & Voss in Hamburg and is scheduled to be ready during the beginning of April.

Total repair cost are calculated at approximately Skr 1.8 million. With the exception of the self-insurance carried by Salén, these costs will be covered by the insurer, Hansa Sjö.

The result of the "captain's hearing", held in Gothenburg District Court on March 5, was that the grounding was wholly attributable to unfortunate circumstances: a combination of the extremely heavy fog and floating ice that caused the radar echos to disappear intermittently. Despite the fact that the crew and pilot noted the danger and quickly took the proper measures, the accident could not be avoided.

Assuranslexikon:

dispaschör = av regeringen utsedd juridisk instans som bl a skall fördela utgifter över fartyg, frakt och last om dessa är gjorda för gemensam räddning eller gemensam nytta.

kaskoförsäkring = rederiets försäkring som i huvudsak täcker skador på egna fartyget samt fartygets ansvar vid kollisioner.

enskilt haveri = grundstötningen
gemensamt haveri = åtgärder för att rädda last och fartyg

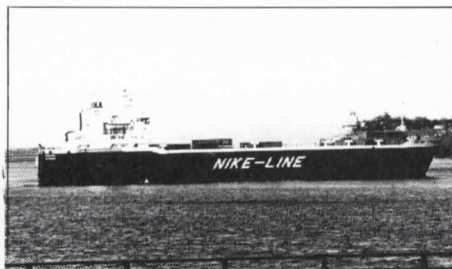
bärgarlön = den ersättning som bärgningsbolaget får för att täcka sina kostnader, vilka är avhängiga av hela det gemensamma värdet och faran.

sjöförklaring = förhör som i Sverige leds av tingsrätt för att få fram alla fakta

Tor Line i Venezuela

I maj i år går Tor Line tillsammans med Linea Manaure, Caracas, in som delägare i ett nybildat rederi i Venezuela, som man samtidigt säljer två fartyg till. Under namnet Corpomanaure C. A. skall det nya rederiet ägna sig åt att vidareutveckla den ro/ro-trafik på Venezuela och övriga hamnar i Karibien som Tor Line var med om att starta redan förra året. Tor Line ingår som delägare i det nybildade bolaget med 19%.

Det är de två ro/ro-systrarna Kratos och Nike som efter ett år på charter till ett venezulanskt rederi - under namnen Manaure V resp Manaure VI - nu säljs till Venezuela. Fartygen har gått i linjetrafik mellan Miami och venezulanska hamnar. Kapaciteten är 5.700 tdw, ca 300 TEU (TEU = Twenty foot Equivalent Unit, dvs 1 container om 20 fots längd).



Ro/ro-fartyget Kratos

Den fortsatta driften av fartygen kommer tills vidare att övervakas av teknisk personal från Tor Line och även iland kommer man att ha en del svensk personal.

Tor Lines frakttrafik kommer hädanefter alltså inte enbart att omfatta Nord-sjön och Mellanöstern utan även vatten mellan Nord- och Sydamerika.

Tor Line in Venezuela

In May this year, Tor Line, together with Linea Manaure, Caracas, will establish a new shipping company in Venezuela. At the same time Tor Line will sell two vessels to the new company. Under the name Corpomanaure C.A. the shipping company will concentrate on further expansion of ro/ro traffic in Venezuela and other Caribbean ports, which Tor Line began last year. Tor Line's holdings in the new company will amount to 19 percent.

The two ro/ro sister ships, Kratos och Nike, which have been under charter to a Venezuelan shipping company under the names Manaure V and Manaure VI, respectively, will now be sold to Venezuela. The ships have been in scheduled traffic between Miami and Venezuelan ports. Each ship has a capacity of 5,000 dwt, approximately 300 TEU (TEU = Twenty foot Equivalent Unit, i.e. one container 20 feet long).

Operation of the ships will, for the time being, continue to be supervised by technical personnel from Tor Line and a number of Swedish employees will also be stationed at land-based facilities.

Tor Line's freight traffic will, therefore, not only include the North Sea and the Middle East routes, but also the waters between North and South America.

Scan-Arab Expo 80

Den holländska flytande exportutställningen med Tor Scandinavia till sju arabiska hamnar i Arabiska Golfen blev en stor succé. De holländska utställarna ombord gjorde dagligen miljonaffärer med tulpanlökar, edamerost, badrum, avancerad elektronisk utrustning etc. Köparna - oljeaberna - talade entusiastiskt om "världens största sjöshow" och en av dem ville köpa Tor Scandinavia!

Efter de goda erfarenheterna från Holland Expo planeras nu en ny flytande exportdrive på Mellanöstern nästa år. I mitten av juli blir det klart om



Besökare till Holland Expo

planerna kan realiseras och i så fall beger sig Tor Scandinavia ut på en ny utställningskryssning nästa år till de köpstarka länderna kring Arabiska Golfen, då under namnet Scan-Arab 80.

Man hoppas att denna exportdrive blir samnordisk. De danska arrangörerna World Wide Expo som har charterat Tor Scandinavia, erbjuder näringslivet i Sverige, Norge, Danmark och Finland följande:

Under namnet Scan-Arab 80 skall samma sex arabländer som denna gång besökas plus ytterligare en hamn, nämligen Muscat. För utställarna utgår resan med flyg från Skandinavien till Kairo den 26 januari 1980 och vidare till Port Said, där Tor Scandinavia väntar för vidare färd genom Suezkanalen i Röda Havet och Arabiska Golfen. Invigningen sker i Jeddah, där man stannar i tre dagar. Därefter följer åttadagarsbesök i Muscat, Dubai, Abu Dhabi, Doha, Bahrain, Damman och Kuwait.

Scan-Arab Expo 80

The Dutch floating export exhibition onboard Tor Scandinavia, which visited seven Arabian ports in the Arabian Gulf, was a huge success. The Dutch exhibitors onboard daily sold millions of kronor worth of tulip bulbs, edam cheese, bathroom fixtures, advanced electronic equipment etc. The buyers - Arabs from the oil-rich Gulf countries - spoke enthusiastically about "the world's largest sea-show" and one of them offered to purchase the Tor Scandinavia!

As a result of the excellent experiences with Holland Expo a new floating export campaign is planned for the Middle East next year. In the middle of July it will be clear whether or not these plans can be realized and whether the Tor Scandinavia will depart on a new exhibition cruise next year to the countries with strong purchasing power around the Arabian Gulf. The project will be known as Scan-Arab 80.

It is hoped that the export campaign will include all the Nordic countries. The Danish promoter, World Wide Expo, which has chartered the Tor Scandinavia, has offered the business communities in Sweden, Norway, Denmark and Finland the following program:

Under the name Scan-Arab 80 the same six Arabian countries that were visited during the last exhibit plus Muscat, on the Gulf of Oman, will be included in the itinerary. The exhibitors will fly from Scandinavia to Cairo on January 26, 1980, and then travel to Port Said to board the Tor Scandinavia for the trip through the Suez Canal into the Red Sea and the Arabian Gulf. The opening ceremony will be held in Jeddah, where the Tor Scandinavia will remain for three days, followed by an eight-day trip with stops in Muscat, Dubai, Abu Dhabi, Doha, Bahrain, Damman and Kuwait.

I anslutning till Tor Lines flytande utställning i Saudi-Arabien gjordes den här affischen.

Wintrigt dop av Winter Star



Winter Star döptes på Arendalsvarvet den 16 februari av Mme Radia Lahlou, som på bilden ses tillsammans med sin make (t h på bilden) Monsieur Lahlou, chef för OCE, Casablanca. På bilden ses dessutom fr v Saad Eddine Kettani, OCE:s representant i Skandi-

navien, Mats Ruhne, Mohamed Ben d'Chiche, OCE, Casablanca, Hamid Khmal, Sofruma, Casablanca, Mohamed Fenzar, OCE, Rolf Bergstrand, chef för Arendalsvarvet, samt Mme Ben d'Chiche

Wintry christening for Winter Star

The Winter Star was christened at Arendal shipyard on February 16, by Mme Radia Lahlou, seen together with her husband Monsieur Lahlou (to the right), director of OCE, Casablanca. Photo also includes, from left to right: Saad Eddine Kettani, OCE's representative in Scandinavia; Mats Ruhne and Mohamed Ben d'Chiche, OCE, Casablanca; Hamid Khmal, Sofruma, Casablanca; Mohamed Fenzar, OCE; Rolf Bergstrand, head of Arendal shipyard and Mme Ben d'Chiche.

Isvinter i Bottenviken



Gothic Wasa i vinterskrud

Återigen har vi fått en påminnelse om att sjömanslivet kan vara strapatsrikt. Besättningen på Gothic Wasa fick verkligen bekänna färg i vintras då man gick från Murmansk till Brahestad med 16.000 ton järnkoncentrat och hamnade mitt i den värsta stormen som rasade i Östersjön mellan jul och nyår. Fartyget drabbades nämligen av svår nedisning, som började redan i Hanöbukten.

För att kunna lossa i Brahestad fick man banka loss isen bl a med hjälp av skopor. Efter hårt arbete fick man upp luckorna och kunde lossa i stort sett utan försening med landbaserade kranar.

Efter utlossningen i Brahestad avgick Gothic Wasa till Luleå med hjälp av isbrytare - finsk isbrytare först och sedan den svenska statsisbrytaren Frej. I Luleå lastades tackjärn till Japan, dit fartyget anlände i mitten på februari.

-Det här var den värsta nedisning jag varit med om, säger kapten Bertil Oldaeus, som tog bilden och som förde befälet på Gothic Wasa under den aktuella resan. Någon risk för fartyget var det dock aldrig.

Kapten Oldaeus vill gärna framhålla det utomordentliga arbete som besättningen utförde för att få fartyget klart för lossning i Brahestad - inte minst med tanke på att det var 20 grader kallt! Till de besättningsmän som var engagerade i det slitsamma arbetet hörde den kvinnliga lättmatrosen Karin Olofsson.

Chef utsedd i Sharjah

Till chef för det nya fryshuset i Sharjah, där Saléns är delägare, har utnämnts Michael A. Childs, 31 år



gammal och tidigare direktör för byggnadsföretaget Davey Construction (Cornwall) Ltd. Fryshuset ägs och opereras av Intergulf Cold Storage Services Ltd (ICSS), som är den första kylterminalen i Arabiska Golfen. ICSS öppnades för trafik i höstas och kan ta emot världens största kylfartyg. Man erbjuder lasthantering dygnet runt med 30.000 kv. fots temperaturkontrollerat lagringsutrymme för palletterade kylda/frysta produkter.

ICSS i Sharjah har bildats av ett europeiskt konsortium tillsammans med Government of Sharjah.

Managing Director in Sharjah

Mr. Michael Childs, 31, previously managing director of the building company Davey Construction (Cornwall) Ltd, has been appointed managing director of the cooling plant in Sharjah. The plant is owned and operated by Intergulf Cold Storage Services Ltd (ICSS) and is the first in the Arabian Gulf. It has the capacity to receive the world's largest reefer ships and has around the clock loading and unloading facilities.

ICSS in Sharjah, where Salén is part owner, was formed by a European consortium together with the Government of Sharjah.

Icy winter in the Gulf of Bothnia

The crew of the Gothic Wasa was put to a hard test this winter on a trip from Murmansk to Brahestad with 16,000 tons of iron concentrate when they encountered a heavy storm in the Baltic. The ship was hard hit by severe icing.

In order to unload at Brahestad, the ice had to be broken away with scoops and other hand tools. With the help of land-based cranes the ship was unloaded with virtually no delay.

The master of the Gothic Wasa during the voyage, Captain Oldeus, desires to express his appreciation, and publicly acknowledge the extraordinary efforts of the crew to clear the ship for unloading in Brahestad.

DE-drift genomförd

DE-driften som introducerades i 4 kylfartyg för två år sedan, är nu införd i samtliga kyl- och torrlastfartyg och tillämpas i tankfartygen så långt som det är praktiskt möjligt med hänsyn till den speciella situation som råder inom denna del av sjöfarten. Därmed har DE-driften övergått till att bli den normala driftsformen i Saléns fartyg och det system som fortsättningsvis kommer att tillämpas.

SN har vänt sig till Lars-Eric Cronberg, den drivande kraften bakom DE-driften, för att få en redogörelse för dagsläget. Han betonar att en del svårigheter givetvis förelegat i introduktionsskedet.

— Det är emellertid på sin plats att rikta ett varmt tack till alla dem, ombord och iland, som samverkat till att genomföra den nya driftsformen. Utan denna samverkan hade vi inte nått dit där vi nu är, än mindre haft möjligheter att gå vidare på den inslagna vägen.

Förenklade rutiner

Beställningsrutiner och den senare uppföljningen med fakturor och redovisning av de kostnader som uppkommit av beställningen upplevs av en del som onödigt tidskrävande. Arbetet med att reducera och förenkla dessa rutiner har redan inletts och i dagarna är nya beställningsblanketter som anpassats till driftsformen klara. Instruktioner för blanketternas uppställning och handhavande har utarbetats och kommer att bifogas de delvis reviderade anvisningar som gäller för driftsformen.

Årets första analyslista för kostnadsuppföljning som omfattar transaktioner under första kvartalet 1979 utsändes i början av april. Listan kommer endast

att innehålla för fartyget väsentlig information och vara anpassad för överföring till microfiche.

— Dessa åtgärder hoppas vi skall bidra till en förenklad fakturakontroll ombord, säger Lars-Eric Cronberg. Under året kommer dessutom att undersökas om utökad användning av lämplig prisguide i förening med förbättrad redovisningsteknik kan ytterligare förenkla denna del av administrationsarbetet.

— Så till slut något om det gångna årets budgetutfall. Just nu pågår framtagning av bedömningsunderlaget för de olika fartygen och något slutgiltigt resultat kan ej redovisas här. Ingenting tyder emellertid på annat än att fartygen generellt lyckats ganska väl att uppfylla 1978 års målsättning. Tyvärr har driftsavbrott inträffat. Om en bättre planering och kanske större vaksamhet kan åstadkommas under 1979, blir driftsresultatet säkerligen ytterligare förbättrat.

Bättre grepp om kostnadsbilden

Vad kommer då närmast att ske? — Så här, när budgetarbetet just är avslutat, är det en sak som känns särskilt aktuell för åtgärder. Arbetet med 1979 års budget gick något lättare än tidigare men framförallt har vi märkt ett avsevärt större engagemang från fartygens sida. De insända förslagen har varit väl genomarbetade och i en del fall försedda med ordentliga handlingsprogram. Förslagen tyder också på att man ombord nu har bättre grepp om kostnadsbilden än tidigare. Detta avspeglar sig kanske främst i att man genomgående tror sig kunna hålla kostnaderna för teknisk drift under inne-

varande år på en betydligt lägre nivå än vad man angav i prognosen vid förra budgetens upprättande. Det står emellertid klart att budgetarbetet, med bibehållande av uppnådd noggrannhet, kan utföras så att mer tid kan ställas till förfogande framförallt när det gäller förberedelsearbetet. Det kan i detta sammanhang nämnas att budgeten nu är fastställd och när detta läses utsänd till fartygen.

Self-management achieved

Self-management, introduced two years ago on four reefer ships, has now been instituted aboard all reefer and dry cargo vessels and, as far as possible, onboard tankers as well.

Salén News asked Lars-Eric Cronberg, the driving force behind self-management, to describe the situation today.

"Without everyone's cooperation, onboard and on shore, to carry through the new operational form," he said, "we would not have come as far as we have. Aboard ship the feeling of involvement has increased appreciably. The proposals we have received indicate that ship personnel now have a better grasp of the financial picture. They believe that this year's expenses for technical operation can be kept lower than forecast."

"Some people think that the paper work is unnecessarily time-consuming, but we are working on simplifications."

"The complete financial results for 1978 are not yet ready, but everything indicates that we have come fairly close to achieving the goals that were established."

Cargolux opens branch office in the UK

Cargolux Airlines International S.A. will shortly be opening a branch office in the UK situated close to London's Heathrow Airport. David Cunningham, who has 17 years experience in air cargo and is well known in the UK freight industry, has been appointed Cargo Manager UK and Ireland.

Kingsley Aviation Services, Cargolux sales agents since 1972, will continue to be responsible for all Cargolux sales and reservations.

Cargolux öppnar filial i England

Cargolux kommer inom kort att öppna en filial belägen strax intill Heathrow Airport utanför London.

Chef för verksamheten i Storbritannien och Irland blir David Cunningham. Han har 17 års erfarenhet av flygfrakt och är välkänd inom engelsk flygfraktverksamhet.

Ansvariga för all Cargolux försäljnings- och bokningsverksamhet blir tills vidare Kingsley Aviation Services, som varit Cargolux agent sedan 1972.

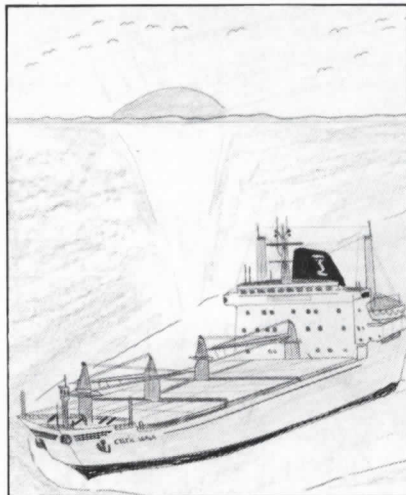
Unga besökare på Celtic Wasa

Två skolpojkar i Helsingborg, Göran Carlsson och Stefan Fransson, hyser ett varmt intresse för sjöfart. När därför Celtic Wasa låg i hamnen ville de komma ombord och se sig om. Ett besök kunde ordnas och 2:e styrman visade dem runt i fartyget.

- Det var verkligen ett trevligt och intressant besök, skriver Göran i ett brev. - Det var en mycket fin båt och trevlig besättning.

Vi hoppas pojkarna kommer att bibehålla sitt intresse för sjöfart och önskar lycka till i fortsättningen.

Den här fina teckningen av Celtic Wasa skickade Göran som tack för att han och Stefan fick komma ombord.



Förnyelse inom utbildningen

Utbildning och fortbildning av personal är av stor betydelse i ett företag som Saléns. Skall sanningen fram är det först på senare tid som Saléns på allvar har tagit itu med internutbildning av anställda till sjöss och på landsidan. En särskild utbildningsavdelning med Janne Gustafsson som chef har bildats. Efter en tid av planering har den nu gjort definitivt avstamp med en lång rad aktiviteter, som syftar till att höja de anställdas kunskapsnivå.

Med anledning av detta har SN vänt sig till Janne Gustafsson, som berättar:

-Nu när all utbildning samordnas kommer vi att lättare kunna överblicka utbildningssituationen. Under en period kommer vi att utforma en lämplig plan men redan idag har vi vissa kurser klara. Vi tillämpar nu planerad utbildning, genom vilken vi vill indirekt bredda det allmänna kostnadsmedvetandet samt öka organisationens effektivitet.

Ökad arbetsförståelse

-Vi kommer sannolikt att anordna fler seminarier än tidigare. Med seminarium menas att vi samlar en grupp medarbetare från olika kategorier men som har gemensam arbetsproblematik. Genom aktivt seminariearbete ges deltagarna tillfälle att på ett naturligt sätt behandla vardagliga arbetsproblem. Vi vet att detta leder till ökad arbetsförståelse och förhoppningsvis även till många bra förslag till positiva förändringar.

Janne Gustafsson framhåller att det finns en betydande samlad erfarenhet inom företaget både till sjöss och på kontoret. De anställdas kunskapsnivå är allmänt sett relativt hög och fackkunskaperna är ibland unika. - Aktivt seminariearbete kan vara en kanal för att utnyttja sådant kunnande. Vi använder ju redan nu egen personal som lärare i olika kurser. Givetvis är det en önskan att vi också på andra sätt skulle både ge och ta mer av det unika kunnandet.

Vill vara före andra

Trots en relativt hög kunskapsnivå täcks inte alltid företagets krav i alla delar. Utbildningsavdelningen sätter då in både punktinsatser och mer långsiktig utbildning. När det gäller sjöpersonalen är denna väl tillgodosedd, men kommer ändå att provas tillsammans med planerna för kontorspersonalens utbildning under begreppet planerad utbildning.



Ingemar Norström och Janne Gustafsson vid planeringtavlan samt Lisa Gustafsson vid computern

- Liksom tidigare fortsätter vi med vår externa information till sjöbefälskolor, grundskola och gymnasieskola om både rederiarbete och studievägar som leder till sjötjänst. Vi uppehåller fortlöpande kontakter med såväl andra företag som institutioner och bevakar andra utbildningsmarknader samt strävar efter att vara före andra med utbildningsmål.

Andra vill också vara med

Under det gångna året har uppemot 600 ombordanställda deltagit i Saléns utbildningsverksamhet. För kontorspersonalen påbörjades en mer planerad verksamhet först under senare delen av 1978.

Det faktum att Saléns shippingkunnande är efterfrågat både här hemma och på världsmarknaden har lett till förfrågningar om Saléns kan bistå med expertis i externa kurssammanhang. Kurspaket som är lätt anpassbara till sådan utbildning har planerats. Ett sådant arrangemang var kursen i Fartygsdatorer för lärare vid sjöbefälskolor, som genomfördes ombord i ett av rederiets tankfartyg under ledning av Janne Gustafsson och med Sven Jansson, Bodo Merkel och Lennart Sehlgren som lärare.

- Självfallet är vi fortsatt intresserade av sådan efterfrågan, även om vi i första hand skall tillgodose egna krav på utveckling av vårt företag, säger Janne Gustafsson.

Planned training

Training and continuing education of personnel is of considerable importance to a company such as Salén's. A special training department, headed by Jan Gustafsson, has been formed and has instituted programs to raise employee proficiency levels, and to broaden general cost consciousness and improve the effectiveness of the organization.

Participants in the training program are given the opportunity to handle daily work problems in a natural setting through the use of working seminars. The program can also be a channel for utilizing the substantial know-how of both ship staffs and office personnel.

During 1978, nearly 600 Salén crew members participated in the Company's training program. A comprehensive program for office employees was begun during the later half of 1978.



Roland Soldan, chef för Saléns reservdelsinköp, är en av dem som under våren har genomgått en första kurs i ledarskap. - Genom att delta i kursen har jag lärt mig att bättre förstå värdet av en allsidig och "rättfram" kommunikation och fått tillfälle att sätta mig in i andras problem, vilket är värdefullt för att nå bästa möjliga resultat, säger Roland.

Banan-Kompaniet — expansiv 70-åring

"På ett träd som inte är något träd växer en gurkformad bärfrukt, som varken är gurka eller bär. En frukt i steril och aptitlig förpackning, som ingen har packat den i. En frukt som aldrig fläckar, aldrig smetar, aldrig stänker.

Vilken frukt kan det måne vara som besitter alla dessa utmärkta egenskaper — om inte Bananen med stort B, denna "de vises frukt" med vilken Sven Salén en gång började sin karriär som affärsman och redare och som alltsedan dess varit av så stor betydelse för vårt företag.

Det hela började egentligen 1909. Norrmannen Carl Matthiessen hade startat The Banana Company i Göteborg. På den tiden var bananen ännu nästan okänd i vårt land och försäljningen gick trögt. Att transportera den känsliga frukten över haven var besvärligt och slutade ofta illa. Den allra första bananlasten kom fram svartfrusen. Men Carl Matthiessen gav inte upp. Nya bananbåtar anlände, lagringstekniken förbättrades och snart var Jamaica-bananen, som den då hette, välkänd över hela landet.

Fjorton år gick, kriget hade passerat och man skrev 1923. Företagets namn försvenskades till Banan-Kompaniet och Sven Salén trädde in på arenan. Utvecklingen mot dagens rationella storföretag hade börjat.

Banan-Kompaniet expanderade snabbt, försäljningsnätet utökades och volymerna blev större. Därmed ökade även behovet av transporter med lämpligt tonnage.

Banan-Kompaniet har alltsedan starten haft sin centrala hemvist i Stockholms Frihamn. Chef för BK är idag Nils Arvidsson, som genom sin nära 50-åriga verksamhet i företaget torde veta mer om bananer än de flesta i branschen.



Jubileumsfest

När Banan-Kompaniet nyligen samlade personalen till en jubileumsfestlighet överlämnade Nils Arvidsson en minnesgåva och blommor till Ralf Cederquist, som är chef för försäljningen på landsorten och som har 25 års tjänst bakom sig i företaget. Lagerchefen i Sundsvall, Sixten Isberg, uppvaktades på samma sätt för sina 25 år i BK:s tjänst.

Nils Arvidsson berättar, att volymerna under åren har ökat väsentligt. Från en blygsam början med ca 450 ton år 1909 uppnådde man 20 år senare 10.000 ton, 1965 hela 53.000 ton och under 1978 nära 80.000 ton, vilket innebär att varje svensk numera konsumerar i genomsnitt 10 kg bananer.

Framgångarna kom en bit in på 20-talet efter en relativt trög start. De ackompanjerades av reklamkampanjer som då saknade motstycke och som ännu idag framstår som något av det friskaste som hänt inom svensk reklam. Bl a distribuerades BK:s egen tidning varje gång i mer än 30.000 exemplar.



Försäljningchefen för stockholmsområdet, disponent Seth Bjurman.



Sture Lagerwall, Torsten Winge och Hasse Ekman äter Fyffes-bananer.

1929 ändrades namnet Jamaica till Fyffes, vilket man behöll ända fram till 1967 då namnet ändrades till Chiquita. Bananerna var dock fortfarande desamma och kom företrädesvis från samma länder som tidigare: Guatemala, Honduras, Panama, Costa Rica och Colombia.

Exakt temperatur viktig

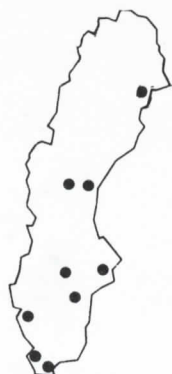
När bananerna skall skördas måste det ske vid exakt rätt tidpunkt för att den naturliga eftermognaden skall ske på önskat sätt och för att bananerna skall tåla den långa transporten med fartyg. Kravet på absolut temperatur är ofrånkomligt. I fartygens lastrum skall temperaturen hålla exakt 13 grader. En halv grad lägre temperatur

medför att frukten blir kyld. En halv grad mer och mogningen börjar. Lyckligtvis, eller snarare naturligtvis, - sker transporten över haven på "egna kölar", dvs med Salénfartyg, vilket är en garanti för att produkterna når Banan-Kompaniet i rätt tid och i rätt kondition.

Transporterna inom landet med järnväg och bil ställer samma höga krav på rätt temperatur och behandling. BK har nio mogningscentraler ute i landet, som får sin frukt från lossningcentralen i Göteborg, dit det sedan 40-talet har kommit en banan-båt i veckan. Mogningscentralerna finns från Luleå i norr till Malmö i söder. När frukten är mogen tar BK:s finmaskiga distributionsnät vid. Över 200 specialinredda bilar, dirigerade från 50-talet försäljningskontor över hela landet, sköter dagligen denna viktiga länk i transportkedjan.

Ingår i Saba

Banan-Kompaniet ingår sedan början av 70-talet som en del ("ba" i Saba) i Sabagruppen, landets största importör av frukt och grönsaker och i vilken Saléninvest äger 40%.



BK:s nio mogningscentraler täcker hela landet.

- Luleå
- Ånge
- Sundsvall
- Stockholm
- Örebro
- Linköping
- Göteborg
- Hälsingborg
- Malmö



Mogningscentralen i Gävle, byggd 1976, har en kapacitet av 50 ton per vecka.

Bananhistoria

Bananen härstammar från Sydost-Asiens fuktiga djungler. Som en av de äldsta kulturplantorna omnämndes den redan i förkristna skrifter. Alexander den store sägs ha smakat bananer i Indusdalen år 327 f Kr. I Kina anlades de första bananplantagerna på 200-talet. Men det var först omkring år 650 som muhammedanska erövare förde in bananen i Palestina och Egypten. Med arabiska slavhandlare kom den sedan till Ostafrika, varifrån den utbreddes sig i ett bälte tvärs över den svarta kontinenten till Atlanten. Sedan tog bananen ett kliv till Kanarieöarna, varifrån den år 1516 för första gången överfördes till Haiti. Sedan vet vi hur det gick: bananen spreds vidare i ett bälte runt hela jorden och konsumeras idag i alla länder.

Huru våra bananer komma till Sverige

Av Sven Salén



Från "Banan-Bladet", årgång 1925, återger vi en artikel skriven av skeppsredare Sven Salén som beskriver hur besvärligt det ibland kunde vara att med den tidens primitiva fartyg frakta bananer.

Alla som ha med bananhandeln, enkannerligen med Banan-Kompaniet att göra, ha nog fått höra den frågan: "Varför äro Edra bananer så dyra, när de i Västindien kunna fås för nästan ingenting?" Frågan är ingalunda lätt att så där utan vidare besvara. Man kommer osökt att tänka på historien om sysslomannen på ett lasarett med över 200 sjuka, som av en god vän fick den läckra frågan: "Vad har dom för sjukdom?"

Sant är, att bananerna på produktionsorten betinga ett rätt så blygsamt pris, men när man betänker, att denna ömtåliga frukt skall transporteras den cirka 6.000 sjömil långa vägen från länderna vid Caribiska havet via Rotterdam till Stockholm, och att frukten måste befinna sig på väg i 23 dagar, så förstår nog litet var, att det är en dyrbar och riskfylld procedur, som ligger bakom det för allmänheten synliga resultatet: vackra och välmognade bananer på skyltställen i affärerna.

På den längsta delen av denna vägsträcka, Västindien—Rotterdam, befordras bananerna av firman Elders & Fyffes' stora specialbåtar. Dessa som mera likna lustyachter än lastdragare, och som äro utrustade med de modernaste och mest förstklassiga anordningar, som vår tids skeppsbyggnadskonst kan erbjuda, variera i storlek mellan 5—och 7.000 tons dw. och de största kunna lasta upptill 120.000 stockar bananer.

Lossning i Rotterdam

Varje söndag inkommer till Rotterdam en av dessa ångare, och kl. 6 på måndagsmorgonen börjar lossningen. Ett rörligt liv utvecklas då i Rijnhaven, den speciella bananhamnen. Cirka 500

arbetare sysselsätts vid dessa bananlossningar, och när klockan slår fem på e.m., ha cirka 50.000 stockar bananer flyttats över till järnvägsvagnar, holländska pråmar och våra skandinaviska ångare.

Transporten från Rotterdam

Varje måndagsmorgon ligga tvenne svenska ångare långsides den stora, engelska båten, med ångan uppe och klara att gå till sjöss, så snart bananlasten är instuvad. Genom sidoportar å den västindiska ångaren levereras bananklasarna på våra båtars däck, langas därefter ned i lastrummen och fram på middagen lossas förtöjningarna. Banan-Kompaniet har nu övertagit ansvaret för den av de skandinaviska länderna köpta frukten.

Väl är dennä sista sträcka ej så lång — fem dygn får frukten ligga ombord innan den når Stockholm — men i stället kan den vara så mycket besvärligare. Det erkände även våra engelska kolleger, när de härom året vid besök i Stockholm fingo se ångaren "Norden" anlända alldeles överisad efter att ha brottats med isarna mellan Landsort och Stockholm i över 40 timmar.

På sommaren ha vi värmen att kämpa mot, och den är förvisso ingen lätt motståndare. Då frukten, som det ibland kan hända, redan vid inlastningen är "turning", dvs börjat sin mognadsprocess, utvecklar den ju egen värme, och det gäller då att hålla temperaturen nere på den lämpliga nivån.

För andra båtar innebär en försening endast minskad förtjänst. För våra tillkommer det riskmomentet, att lasten kan förstöras, en risk som ej kan täckas genom försäkring. Det hände även upprepade gånger förr, då Sveriges bananer befordrades med vanliga lastbåtar, att lasten var förstörd vid framkomsten. Det enda Banan-Kompaniet hade att göra var att ombesörja en hederlig begravning av spillrorna. Vid ett sådant tillfälle träffade under-teknad första gången dir. Matthiessen, som för mig skisserade den djärva planen om båtar, som skulle gå enbart med bananer, en plan som då föreföll mig omöjlig, men likvisst i dag är på ett lysande sätt förverkligad.

Starten gjordes med den holländska ångaren "Caledonia" om 1.150 tons, som trafikerade routen Kristiania — Göteborg — Köpenhamn. Stockholm fick alltså taga sina bananer pr järnväg från Göteborg.

Så tillkom vår första svenska bananbåt, "Norden", om 725 tons dödvikt, en pionär och trotjänare, som gick i vår tjänst, tills den förra våren såldes. Norden gjorde 14-dagars turer på Köpenhamn — Stockholm, och Göteborg fick taga sin frukt via Köpenhamn. Caledonia utgick hösten 1922.

Fjorton-dagars-trafiken hade emellertid stora nackdelar. Frukten blev för gammal på våra lager. Vi måste hålla den tillbaka, och kvaliteten blev därigenom dålig. Regelbunden, tät tillförsel är bananhandels a och o.

När därför på våren 1923

Veckolastning

infördes, måste den svenska bananflottan utökas. Bolagets ångbåtsavdelning startades, och trafiken uppdelades på två linjer.

För Kristiania och Göteborg insattes ångarna "Njord" och "Georg" om 600 tons vardera. På Stockholm alternerade den nybefraktade "Jarl" med "Norden".

Banan-Bolaget köper eget tonnage

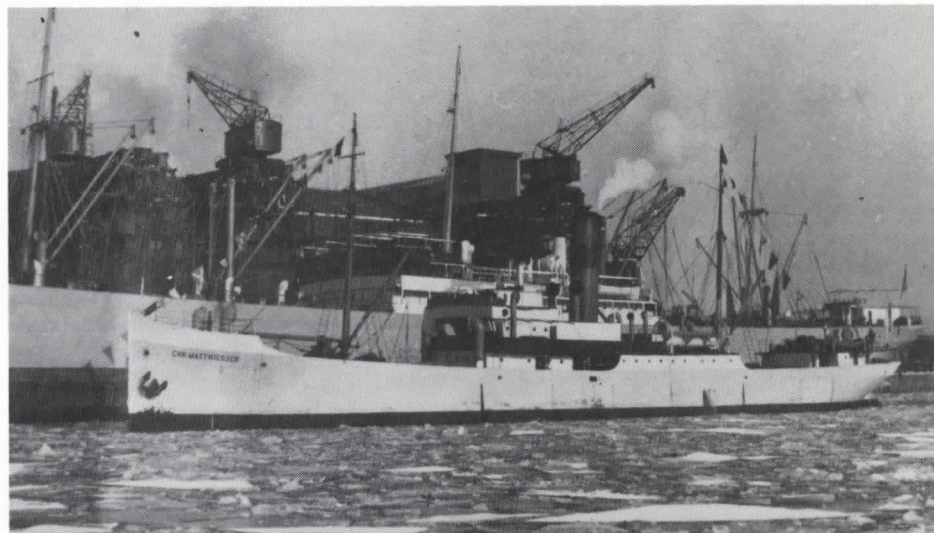
Så kom en ny fas i vår sjöfartshistoria då A.-B. Banantransport bildades hösten 1923. Från England inköptes ångaren "Phaliron" om 1.340 tons dödvikt och med en banankapacitet av 20.000 stockar. Båten genomgick en grundlig reparation vid Lindholmens



Saléns förskonades inte från haverier. 1933 kolliderade s/s Jamaica utanför Vlissingen med ångfärjan Malines och gick till botten. Besättningen räddades. Observera att propellern är i drift ännu när fartyget sjunker.

Om s/s Chr. Matthiessen (1923-1937) skriver Sven Salén i Sjöhistorisk Årsbok 1962: "Då vi körde igång maskinen

verkade maskinrummet ångbastu. Allting var primitivt, och min kapten var föga entusiastisk. När han fick se en stor fet råtta som försökte sig på landgången, sade han: "Går den där råttan i land följer jag exemplet!" Jag måste nog tillstå, att jag spelade försyn. En av skepparen ej observerad spark mot landgången kom desertören att vända åter."



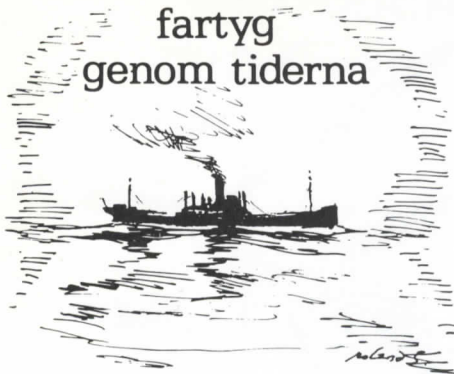
varv och döptes till "Chr. Matthiessen", efter den kände föregångsmannen inom den skandinaviska bananhandeln. Den hade tidigare gått i bananfart mellan Västindien och U.S.A. Kapten O. Hällqvist, f.d. styrman å "Norden", antogs som befälhavare, och så fick båten en "bananskeppare" med erfarenhet.

rederinäring så brydsamma tider, att Banan-Kompaniet kunnat fasthålla vid sin princip: endast svenska båtar.

Ja, detta var i all korthet en skildring av bananens färd från sitt tropiska hem upp till våra nordliga breddgrader. Kan den även bibringa läsaren en rätt föreställning om de stora utgifter, som därmed äro förknippade, så kanske frågan, varför bananen ej kan säljas billigare, delvis är besvarad.

Nu ha vi 5 båtar på våra linjer — den sist tillkomna är ångaren "Caring". Tre på Stockholm och två på Göteborg. Glädjande är även i dessa för vår

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



Nr 12

Sven Salén (1941-1954)

Motorfartyg, byggt 1941 vid Eriksbergs mek. Verkstad i Göteborg.

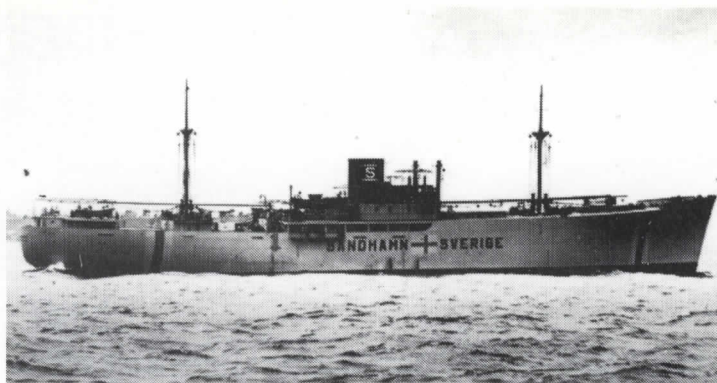
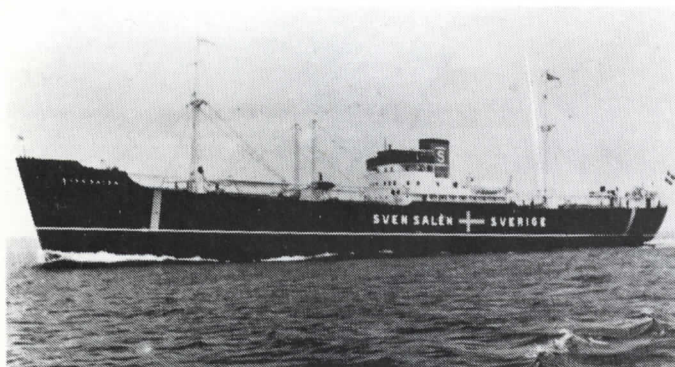
Tonnage: 4750 brt. 2709 nrt. 9060 tdw.

Reg. nr: 8475

Byggdes för Rederi AB Jamaica (Sven Salén), Stockholm och döptes efter skeppsredaren själv, *Sven Salén*.

1954, juni, försåld till Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia, Polen och omdöpt till *Edward Dembowski*.

Efter att ha fullgjort en rundresa till Indien blev *Edward Dembowski* ligande i Gdynia i januari 1973. I juni gick hon till Gdansk, varpå hon togs ur trafik. Fartyget byggdes nu om till skolfartyg med plats för 240 elever i 4-manshytter på mellandäcken. Fritidsutrymmen, gymnastiksalar, verkstäder etc. inreddes i lastrummen. Verksamheten påbörjades 1975, varvid bl a Stockholm besöktes.



Sandhamn (1941 - 1964)

Kylmotorfartyg, byggt 1941 vid Öresundsvarvet AB, Landskrona.

Tonnage: 3134 brt, 1754 nrt, 3090 tdw, bale kap. 169 460 kbft, bin kap 155 303 kbft.

Reg. nr.: 8478

Fartyget var det första i svensk ägo som byggts som kylfartyg. Döptes till *Sandhamn* och registrerades på Rederi AB Pulp (Sven Salén), Stockholm. Låg upplagt under kriget.

1945, avgick efter översyn vid Eriksbergs Varv den 19 juli från Göteborg för att gå i timecharter för amerikanska War Shipping Administration. Sysselsatt med transporter av frukt och grönsaker från Pacific Coast Ports till Pearl Harbor och till Marianerna.

1946, ur chartern. Äppellast från Australien till Sverige. Därefter sysselsatt mest i bananfart på Europa.

1954, ombyggdes, försågs med nytt maskineri, nytt kylmaskineri, ny isolering och ventilationssystem.

1956, okt., överfördes fartyget till Salénrederierna AB, Stockholm.

1964, mars såldes fartyget för 2 115 430 kronor till Great Pacific Nav. Co Ltd., Taipeh, Taiwan. Namnet ändrades till *Chen Teh*. Hemorten sattes dock i Panama.

Fick eld ombord den 12 april 1964 då hon lossade cement i hamnen i Kaohsiung. Efter 15 timmars kamp mot elden måste brandmanskaret ge upp försöken att släcka elden och fartyget sänktes på grunt vatten. Lyftes senare och såldes till nedskrotning.

Grisslehamn (1942-1946)

Motor-tankfartyg, byggt 1930 vid Eriksbergs M V, Göteborg

Tonnage: 9720 brt, 7284 nrt, 14640 tdw.

Reg. nr.: 7670

Salénrederiernas första tankfartyg byggdes för Trelleborgs Ångfartygs Nya AB, Trelleborg och döptes till *Capella*.

1942, juli, inköpt av ett partrederi i Stockholm med Sven Salén som huvudredare och omdöpt till *Grisslehamn*. Låg till krigsslutet upplagt i Ljungskile.

1946, okt., sålt för 5,3 mkr till Rederi AB Dalen (Otto Kihlström), Göteborg. I februari 1947 ändrades fartygets namn till *Atalanta*.

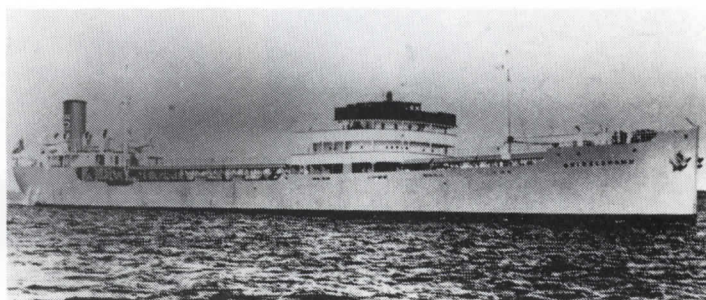
Fick eld i maskinrummet i maj månad 1949, då fartyget befann sig ca 330 sjömil NE Barbados. Besättningen gick i båtarna och räddades av italienska ms Leme, som även lyckades bogsera in *Atalanta* till Barbados, där elden så småningom kunde släckas.

Vraket bogserades senare till Bremer-Vulkan i Bremen och anlände dit i december 1949 för att istandsättas.

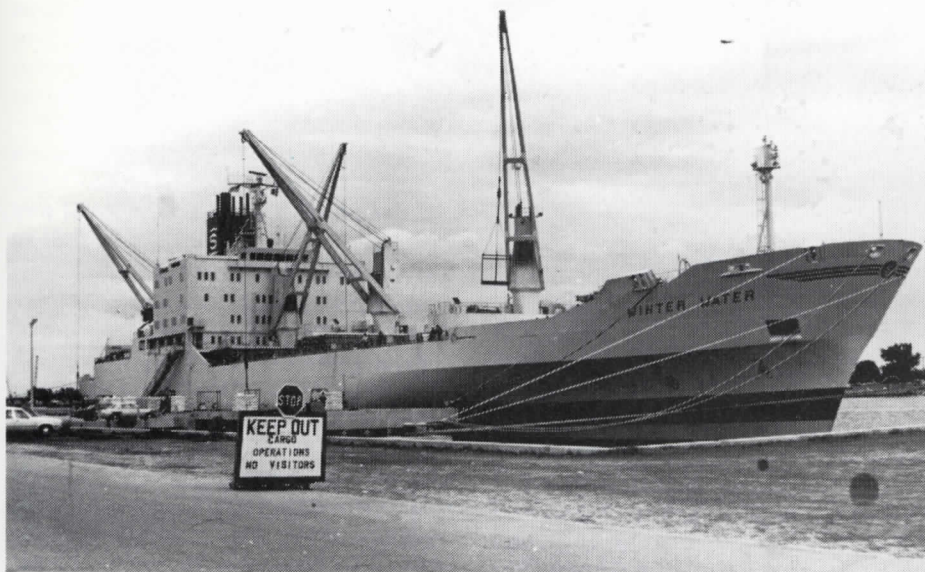
Återlevererades i augusti 1950 med ett praktiskt taget helt nytt akterskepp och med ett nytt maskineri.

1953, aug., avyttrat för 5 137 500 kronor till Rederi A/S Atalanta (C K Hansen). København, men fick behålla sitt namn under dansk flagg.

1959, sålt i slutet av året till Eisen & Metall A G i Hamburg för nedskrotning.



Kvartett Winter-fartyg nu i trafik



Winter Water i Port Caneval, Florida

De fyra första fartygen i Winter-serien är nu levererade, nämligen Winter Water och Winter Wave från Öresundsvarvet samt Winter Moon och Winter Star från Arendalsvarvet. De återstående två fartygen byggs vid Arendalsvarvet och beräknas bli levererade i slutet av 1979.

Winter Water och Winter Moon gjorde sina jungfruresor i februari/mars. Winter Water lastade citrusfrukt i Florida för lossning på Kontinenten, närmare bestämt i Le Havre och Rotterdam. Vid såväl lastningen som lossningen användes för första gången i full utsträckning prototypen till Saléns nya MPL (Multi Pallet Loader). Försöket utföll till största belåtenhet och innebar att kapaciteten förbättrades avse-

värt vid lastning och lossning. Samtliga fartyg i serien kommer nu att snarast förses med MPL i en ytterligare något förbättrad version.

Efter utlossning på Kontinenten går såväl Winter Water som Winter Moon till Sydafrika för att lasta äpplen och annan frukt och dit går även Winter Wave och Winter Star på sina jungfruresor.

Intresset för Winter-fartygen och för MPL är mycket stort i fackkretsar och bland tidningar och tidskrifter världen över. Brittiska, amerikanska, tyska och andra tidningar har publicerat brett upplagda artiklar om fartygen och i Le Havre och Rotterdam ägnade pressen särskilt stort intresse åt MPL samt luckornas och lastrummens speciella konstruktion.

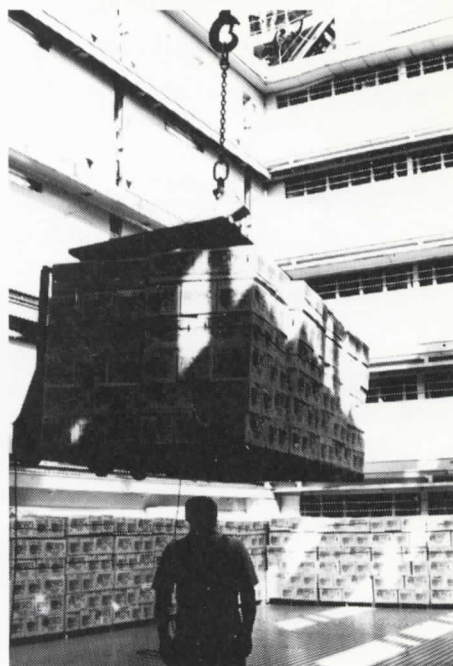
Befälhavare på Winter Water är Lars Ejlertsson, maskinchef Rune Poohl och ekonomiföreståndare Stig Elenius.

Befälhavare på Winter Wave är Karl-Axel Olsson, maskinchef Harry Högblom och ekonomiföreståndare Rune Karlsson.

Befälhavare på Winter Star är Börje Bennmo, maskinchef Stig Lööv och ekonomiföreståndare Lennart Josenby.

Vi får säkert anledning att återkomma till Winterfartygen i olika sammanhang i kommande nummer av Salén-Nytt.

Teckning: Ulf Sandevärn



En MPL på väg ned i 3:ans E-däck i Winter Water

The Winter ship quartet now in traffic

The first four vessels of the Winter series have now been delivered, namely the Winter Water and Winter Wave from Öresund shipyard, and the Winter Moon and Winter Star from the Arendal shipyard. The remaining two vessels under construction at Arendal will be delivered at the end of 1979.

Winter Water and Winter Moon made their maiden voyages during February and March. Winter Water loaded citrus fruit in Florida for delivery to the Continent, unloading in Le Havre and Rotterdam. Both loading and unloading were accomplished to the full extent using the prototype of Salén's new MPL (Multi Pallet Loader) for the first time. The trial met every expectation and means that capacity is significantly improved during loading and unloading. All the vessels in the series will be equipped with an even better version of MPL as soon as possible.

After unloading on the Continent, both Winter Water and Winter Moon will go to South Africa to load apples and other fruit. The Winter Wave and Winter Star will also go to South Africa on their maiden voyage.

The interest in the Winter ships and the MPL has been very high in professional circles and in magazines and newspapers worldwide. British, American, German and other magazines have published widely circulated articles covering the ships. In Le Havre and Rotterdam the press especially showed tremendous interest in MPL and the special construction of cargo holds and hatches.

Captain of the Winter Water is Lars Ejlertsson, Chief Engineer, Rune Poohl and Chief Steward, Stig Elenius.

Captain of the Winter Wave is Karl-Axel Olsson, Chief Engineer, Harry Högblom and Chief Steward, Rune Karlsson.

Captain of the Winter Star is Börje Bennmo, Chief Engineer, Stig Lööv and Chief Steward, Lennart Josenby.

We are sure to find reasons to carry further coverage of the Winter ships in coming editions of Salén Nytt.



150 salénare besökte Winter Water

För ett år sedan fick många kontorsanställda salénare tillfälle att resa till Kockums och stifta bekantskap med t/t Sea Song, den sista av 355-tonnarna från detta varv.

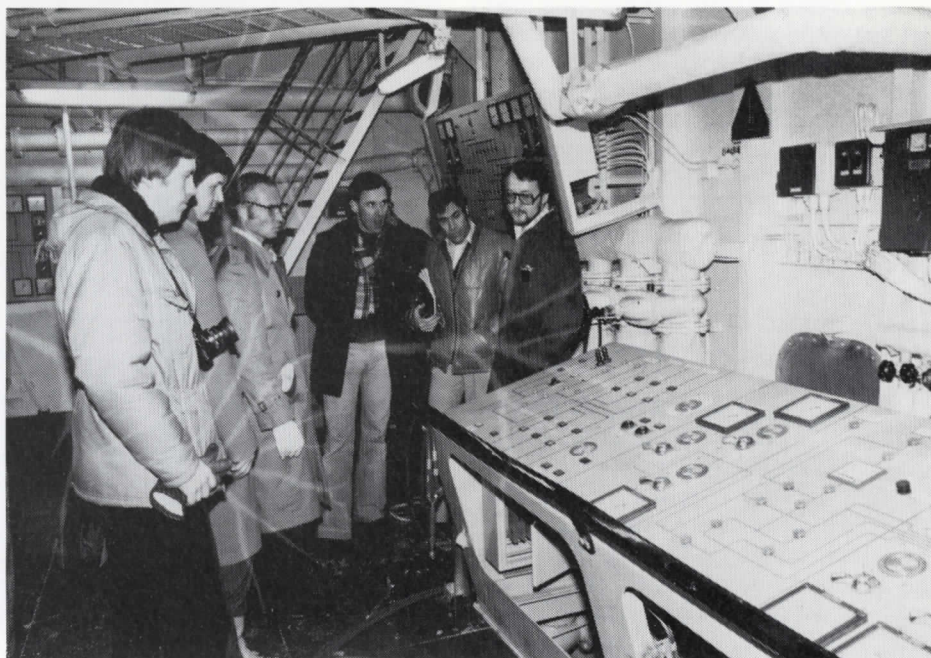
Den 10 februari var det dags för salénarna att titta på ännu ett av sina nybyggen. Denna gång styrdes kosan till Göteborg och Götaverken Cityvarvet, där Winter Water låg och väntade på att bli klar för leverans.

150 salénanställda hade nappat på Kyls inbjudan att få flyga ner till Göteborg en lördag och med egna ögon få se ett av våra nya hypermoderna kylfartyg. Från Landvetter gick bussar direkt till Cityvarvet och besöket inledes med rundvandring i Winter Water. Personal från Götaverken var utstationerad på viktiga platser i fartyget där de berättade för salénarna som kom i grupper om ca tio i varje.

Efter rundvandringen visades en halvtimmes film i det nya Citykontoret som handlade just om hur detta bygge hade växt fram. Chefen för Cityvarvet, Erkki Persson, höll ett inledningsanförande.

Besöket avslutades med lunch i personalmatsalen och sedan var det dags för hemfärd.

Utan överdrift kan säkert sägas att utflykter av det här slaget är mycket



Christer Dorsch, Ulf Rekefors, Janek von Perner, Ulf Holmberg och Gunnar Lindbergh vid maskinrummets manöverpanel. Foto: Jan Wrangel

lärorika och uppskattade av alla de kontorsanställda, som i det dagliga arbetet har att handlägga frågor som rör shippingverksamheten men som sällan eller aldrig får tillfälle att besöka fartygen.

"Hilco Sprinter" till Kyl

Den 28 februari döptes kyl- och containerfartyget "Hilco Sprinter" vid Framneas mek. Vaerksted i Norge. Fartyget är byggt för rederiet Irgens

Larsen A/S och är timechartrat av Saléns på ett år. Gudmor var Hillevi Zethelius, maka till direktör Claes-Henrik Zethelius, Saléns.



Fr v styrelseordföranden i FMV, h r advokat Per Odberg, Solveig Odberg, gudmor, Claes-Henrik Zethelius, Ellen Wegger och varvschefen Kristoffer Wegger.

150 Salén employees visit the Winter Water

On 10 February 150 Salén personnel flew to Götaverken Cityvarvet, in Gothenburg, to tour the Winter Water just before she was delivered.

This type of excursion is very educational and is especially appreciated by the office employees who daily deal with questions concerning shipping operations but seldom, if ever, have the opportunity to visit the ships.

"Hilco Sprinter" to Reefer Division

In February, the reefer and container ship "Hilco Sprinter" was christened at the Framneas mek. Vaerkstad in Norway. The ship was built for the Irgens Larsen A/S shipping company and is chartered by Salén for a period of one year. Officiating as the vessel's godmother was Hillevi Zethelius, wife of Director Claes-Henrik Zethelius, Salén.

När Chrustjev blev på bra humör

Inte enbart champagne hör ihop med ett fartygsdop utan i lika hög grad sång och musik. På Götaverken har man exempelvis ända sedan 1926 haft en alldeles egen sångkör, som under årens lopp medverkat vid otaliga fartygsdop. Senast hände det i samband med dopet av Winter Star. Vid det tillfället träffade Salén-Nytts allestädes närvarande reporter ett par av veteranerna i kören, Ernst Bengtsson och Werner Holm, 80 resp 78 år gamla i september, med lång tid bakom sig som ritsare resp förman på Götaverken.

Båda har varit med längst av körens idag 30-tal medlemmar och de har givetvis många intressanta minnen att berätta. Inte bara för engelska, norska och svenska kungligheter på varvsbesök har de sjungit utan även för Tage Erlander på dennes 67-årsdag. Men allra skojigast var det när den temperamentsfulle Nikita Chrustjev och hans fru Nina kom på besök på varvet i samband med sjösättningen av ett ryskt fartygsbygge på Götaverken vid mitten på 60-talet. Kören framförde då en rysk folkvisa på originalspråket med sådan känsla att Chrustjev plötligt blev på det allra bästa humör efter att tidigare under be-



Götaverkens sångkör

söket gått omkring som ett åskmoln och i Ninas ögonvrår lär det ha synts en och annan tår av rörelse. Vad allt kan inte åstadkommas med hjälp av begåvade sångare, i synnerhet om de tillhör Götaverkens manskör.

En annorlunda semester

Styrman Johan Sickeldal hör till dem som tycker om att utnyttja semestern även till annat än att "bara vara ledig". Som ansvarig för sjukvården ombord kände Johan ett behov att bättra på sina kunskaper inom området.

Han tog därför kontakt med sjukhuset i sin hemkommun, där man till att börja med ställde sig ganska kallsinniga till förslaget att ha Johan som "student" på sjukhuset. De märkte dock snart att han menade allvar och verkligen var intresserad och lät honom alltså komma dit.

-Samtlig personal var absolut toppen, förklarade och hjälpte mig tillrätta på alla vis, skriver Johan Sickeldal i ett brev till rederiet. Han behandlades i stort sett som en läkarkandidat, dvs han fick vara med vid de mest skilda typer av operationer, följa med på ronder etc. Både läkare och sköterskor var mycket tillmötesgående, tog sig tid att förklara och lämna tips och svarade gärna på frågor.

Johan Sickeldal rekommenderar varmt andra att försöka få liknande erfarenheter.

Cargolux carries breeder swine

Early in January a Cargolux DC 8 took on a cargo of approximately 220 Swedish breeder swine at Sturup Airport in Malmö, for delivery in the Far East.

Cargolux has developed a special type of animal transport cages suitable for pigs, horses, cows, calves and other animals that are carried by air over long distances. Over the years the company has operated many flights with cargoes of live animals. Cargolux really lives up to its motto: "You name it, we fly it!"

Avelssvin med Cargolux



De skånska avelssvinen anländer till Sturup f v b till Fjärran Östern

En av Cargolux DC 8:or lastade i början av januari ca 220 svenska avelssvin på Sturup i Malmö för transport till Fjärran Östern. Lasten bestod av 180 dräktiga suggor och ett 40-tal galtar. Transporten till Fjärran Östern av den dyrbara lasten genomfördes utan missöden.

Cargolux har utvecklat ett speciellt slag av djurtransportburar lämpliga för bl a svin, hästar, kor och kalvar med flyg över längre distanser och bolaget har under åren framgångsrikt genomfört en mångfald flygningar med last av levande djur. Cargolux lever verkligen upp till sin devis: "You name it, we fly it".

Visans Vänner hos Saléns



Visans Vänner i Stockholm har delvis sin förankring hos Saléns alltsedan sällskapet grundades med Sven Salén som en av initiativtagarna. Visste ni förresten att Sven Salén själv komponerade en hel del och skrev texter och att han ofta framförde egna och andras visor till gitarr vid Visans Vännerns sammankomster?

En gång om året samlas numera

Visans Vänner på Saléns. Senast detta skedde var i januari, då det förutom en myckenhet sång och musik även bjöds på ett par fina Taube-filmer av äldre datum. En hel del salénare hade inbjudits att delta i sammankomsten och för detta tackade Sven Söderberg genom att på sitt förnämliga sätt framföra ett par solonummer på dragspel (bilden).

"Ny bilkrok i Kylfartygen" premieras

Saléns förslagskommitté har tilldelat överstyrman Gunnar Holmqvist 5.000 kronor som erkänsla för ett förslag till förbättring av surringsanordningarna för bilar i kylbåtarna. Han föreslår en modifiering av en redan befintlig bilkrok. Med bilkrok avses en krok som man sätter fast i däckets när man surrar fast inlastade bilar, så att dessa inte kan röra sig under sjöresan. Den föreslagna kroken har prövats under någon tid och man har funnit att den fungerar, varför man nu i efterhand kommer att utrusta kylfartygen med kroker enligt förslaget. Fördelarna består i att det blir mindre tidsåtgång vid själva surringsarbetet. Vidare räknar man med att kunna undvara tråkilar, vilket medför materialbesparing.

Konstföreningen

Inte bara Per-Olov Boman, Salénia, som vann april månads konstlotteri, utan alla salénare kan få vara med och vinna i Konstföreningens lotterier. För bara en femmas löneavdrag i månaden kan Du bli medlem.

Först får Du vara med i det stora vårlotteriet med all fin konst och en vinst för var 10:e medlem. Sedan lottas det ut ett konstverk varje gång Salén-Nytt kommer ut.

Medlemmarna i Konstföreningen får dessutom exempelvis vara med vid besök i någon välkänd konstnärs ateljé, museibesök m m och delta i en planerad utflykt som Konstföreningen arrangerar den 6 juni då vinnarna i vårlotteriet skall göra sina val.

Genom Konstföreningen kan medlemmarna även köpa bra litografier eller annan konst till bästa inköpspriser.

Men Du måste vara salénare, dvs vara anställd i Saléninvest, Salénrederierna, SSAB, Salénia, Saltech, Salén Energy eller Oxen Större för att kunna bli medlem.

Om Du vill satsa ytterligare en femma



Strandparti i Österlen, pennteckning av konstnären Helge Lundström, april månads lotteri, vanns av Per-Olov Boman.

eller två i månaden, ökar Dina vinstchanser i förhållande därtill. Avgifterna dras från de anställdas löner medan pensionärer betalar in avgifterna på postgiro 432 83 70-4.

Varför inte göra slag i saken redan nu och bli med i årets utlottning? Men Din anmälan måste ske omgående och absolut senast den 4 maj, eftersom dragningen skall ske den 8 maj.

Till

Bo Sundblad, Saléninvest, 106 09 Sthlm
Jag anmäler mig som medlem i Saléns Konstförening med ett månatligt löneavdrag av: 5:- 10:- 15:-

Namn:
(textat)

Personnr:

Avd/Rederi/Pensionär

Roland S. åter på Tristan da Cunha

Konstnären och författaren Roland Svensson begav sig i slutet av december ut på sin fjärde resa till den avlägsna ön Tristan da Cunha i Sydatlanten. Någon gång i april - maj väntas han åter till Sverige - möjligen ombord ett av våra kylfartyg - med intryck och skildringar från en värld som endast ett fåtal människor kunnat studera på nära håll.

I ett brev till Salén-Nytt berättar Roland Svensson att han avseglade från Cape Town till Tristan den 7 januari med en sliten fiskeskuta på 200 ton. "Livet på ön flyter stilla - efter våra begrepp. Man fiskar den klotlösa hummern "rock-lobster", fångsterna djupfrysas och skeppas in due time till Storbritannien, vilket för Tristanborna blir Kapstaden belägen 2900 km bort. För övrigt spelar självhushåll fortfarande en viktig roll i ölivet. Potatisodling är för alla familjer nödvändigt, fågelfångst och äggning tillhör de nyttiga äventyren. För min del blir denna resa av särskilt intresse, skriver Roland. "Jag vill speciellt intressera mig för den betydelse som penningen börjar få i detta eljest orörda och isolerade samhälle. Hur ser ungdomen på dagens öproblem som är så olika mot Storbritanniens?"

Om detta kanske vi får besked, när Roland så småningom återkommit till



Tristanborna sätter en av sina "longboats" vid ön Inaccessible", (den otillgängliga).

Stockholm. Han har nämligen lovat att berätta om Tristan av idag vid någon lämplig sammankomst - kanske kan det

bli i samband med konstföreningens stora vårlotteri i början av juni.

God fångst på Forest Wasa

Denna präktiga Barracuda drogs upp av nyblivne pensionären maskinchef Åke Thomasson då Forest Wasa låg vid Dry Tortuga i november 1978. Bilden togs av lättmatros Kenneth Pettersson.

Finns det manne någon salénare som kan slå Thomassons rekord? I så fall hör av Dig till Salén-Nytt med text och bild.



Åke Thomasson

Arawaks fritidskassa

När kylfartyget Arawak såldes i somras fanns i fartygets fritidskassa ett saldo på 6.062 kr. I ett brev till rederiet säger befälhavaren, kapten Evald Olausson, att man beslutat att skänka beloppet i sin helhet till Radiohjälpens cancerfond.

Eftersom fritidskassan på Arawak bestod av vinsten på försäljningen i slabbkistan, vill befälhavaren gärna meddela alla tidigare besättningsmän att saldoto disponerats på detta sätt.

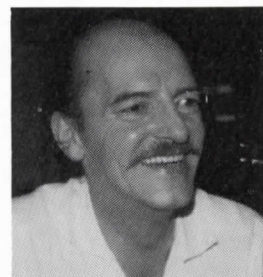
Tack för hjälpen!

Många SN-läsare har uppmärksammat vår efterlysning och har sänt oss sina gamla exemplar av tidningen som vi saknar. Vi är mycket glada över detta och ber att få tacka så hjärtligt för Ert tillmötesgående.

Redaktionen

Dödsfall

Förste kock Karl Wilhelm Larsen avled den 11 februari efter en tids sjukdom, 51 år gammal. Hans sista fartyg var Snow Land.



Karl Wilhelm Larsen

Mässman John Ragnar Pettersson avled den 9 mars, 58 år gammal. Hans sista fartyg blev Sea Song, som han mönstrade av den 30 januari i år. Hans egentliga yrke var eldarens.



John Ragnar Pettersson.

Lyckad dag på Malma

Årets första motionsdag på Malma kunde för första gången på länge avnjutas i strålande vinterväder. När kylan släppte sitt grepp över Värmdö vid 11-tiden kunde arrangörerna konstatera att de yttre förhållandena faktiskt inte kunde vara bättre. Gnistrande snö, sol från en klarblå himmel och endast - 3°. Toppen!

Dagens stora attraktion var en skidstaffett på 5 x 2,5 km. Åtta lag var anmälda. Varje lag bestod av två damer och tre herrar. Det hela fick formen av ett "Öppet Salénmästerskap", eftersom även Friskis & Svettis styrelse var inbjuden att delta. Då tävlingsledningen, som en extra krydda på tillställningen, beslöt att "tjejerna" skulle åka första och sista sträckan uppstod visst tumult i leden men man fogade sig så småningom.

Redan efter andra sträckan insåg man, att åt Friskis&Svettis var intet att göra. Här gällde det att koncentrera sig på sina medbröder och systrar i rederiet i stället. En häftig kamp utspelade sig. Då Driftlaget började bryta sina skidor i spåret kunde dock en hotande konkurrent om placeringarna räknas bort.

Så småningom utkristalliserades följande mästare och placeringar:

Etta och Salénmästare 1979: Friskis & Svettis' styrelse — tid 60.07. I laget åkte Mona Backlund, Johan Holmsäter, Michael Berman, Trolle Adamsson, Lena Acebo.

Tvåa och vice Salénmästare 1979: Kyl lag 1 — tid 66.56. I laget åkte Eva Röstlund, Gunnar Hasselberg, Bo Rammer, Anders Roos, Elisabeth Wallmark.



Trea, men trots det glada och pigga: Torrlasts lag 1 — tid 72.50. I laget åkte Bodil Pettersson, Gunnar Rosengren, Bo Jämtin, Alf Eriksson, Ewy Pernemar.

Snabbaste man i spåret var Johan Holmsäter, Friskis & Svettis, med sträcktiden 10.34, tätt följd av Gunnar Hasselberg, Kyls lag 1, och Trolle Adamsson, Friskis & Svettis, båda på 11.07. På spinnsidan var flickorna från Friskis & Svettis oslagbara. Lena Acebo åkte på 12.07 och Mona Backlund på 13.18. Bästa Saléntjej var Eva Röstlund, Kyls lag 1, som jobbade sig runt banan på 15 minuter blankt. Inte så illa det heller.

Ur den yngre generationen lyckades 20 kavata små åka till sig ett snöstjärnämärke.

Efter skidtävlingen förbrödrades alla

ilska konkurrenter kring elden och grillade korv och smorde kråset med diverse tilltugg. Efter "fiket" blev det sedvanlig prisutdelning under stor pompa och ståt. Populäraste priset fick nog tröstpristagarna Drift. Priset delades ut av Friskis & Svettis och bestod av de tröjor de åkt tävlingen i. Mycket uppskattat.

Efter prisutdelningen blev det filmvisning för barnen. Därefter var det dags att samla ihop intrycken och familjen och åka hem. Ganska trötta var nog en och annan - åtminstone arrangörerna.

Kerstin Damberg

Resultat skidstaffett 5 x 2,5 km, öppet Salénmästerskap, den 17 februari 1979

1. Friskis & Svettis styrelse

Mona Backlund	13.18
Johan Holmsäter	10.34
Michael Berman	13.01
Trolle Adamsson	11.07
Lena Acebo	12.07
60.07	

2. Kyl lag 1

Eva Röstlund	15.00
Gunnar Hasselberg	11.07
Bo Rammer	12.35
Anders Roos	13.10
Elisabeth Wallmark	15.04
66.56	

3. Torrlast lag 1

Bodil Pettersson	16.08
Gunnar Rosengren	15.27
Bo Jämtin	13.25
Alf Eriksson	11.47
Ewy Pernemar	16.03
72.50	

4. Ekonomi

Yvonne Borén	16.15
P-Å Pettersson	14.45
Peter Andersson	13.48
Ulf Sandberg	13.24
Inge-Marie Carlberg	16.12
74.24	

5. Kyl lag 2

Eva Brohlin	19.40
Mikael Hasselberg	12.54
Fredrik Welanders	14.20
Anders Röstlund	13.11
Birgitta Holmlund	22.18
82.23	

6. Torrlast lag 2

Helena Johnsson	16.17
Bo Pernemar	16.00
Holger Bjarnehag	14.25
Björn Byrfsors	15.11
Ebba Lindén	20.57
82.50	

7. Juridiska

Barbro Iger	17.30
Ragnar Häggblom	14.28
Bengt Åström	15.10
Petrus Bolin	19.47
Gunilla Bolin	18.28
85.23	

8. Drift

Ingrid Wretman	19.10
Jan Gustafsson	17.20
Mats Svensson	17.54
P-E Jönsson	19.21
Lisa Gustafsson	15.20
89.05	

Salén-Nytt utkommer varje jämn månad i en upplaga av ca 7.500 ex. Hälften av upplagan distribueras till anställda och deras familjer, hälften till externa mottagare.

Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt.

Salén News is published every even-numbered month in about 7.500 copies. Half of them are distributed to employees and their families and half to external recipients. Contributions to Salén News are gratefully appreciated.



Vasaloppet 1979



Det 56:e Vasaloppet genomfördes med 10.868 deltagare. Vädret på lördagen var för de anmälda allt annat än vad de önskade sig. Gräs och jord skymtade fram på startfältet vid Berga och stämningen bland deltagarna var i moll. Den bästa sportutrustningen verkade bli regnrock, sydväst, gummi-stövlar och vattenskidor men till allmän glädje började kvicksilvret på lördagskvällen krypa ned mot nollstrecket. Vid 4-tiden på söndagsmorgonen var det -4° och snöytan hård och frusen. Det var alltså bäddat för snabbt isföre med hårda spår. Vid starten, som också traditionsenligt skedde med tjuvstart, i år med 4 minuter, var det -2° .

Sex salénare till lands och sjöss ställde upp till start och alla genomförde hela loppet med den äran och så bra att 5 av dem nästa år får starta bland de "seedade" åkarna. De sex kämparna fick följande placeringar och tider:

778 Torbjörn Algotsson lma/TAR 5.13.54, 3.372 Birger Simonsson Ftg/Drift 6.30.00, 4.185 Bo Weckström Eli/

TLR 6.50.07, 4.543 Sture Hägg lma/TLR 6.57.47, 4.941 Lars Spongberg STAB/SAL 7.06.44, 5.447 Kaj Karlsson Bef/KYR 7.18.54.

På grund av det stora antalet anmälningar, ca 17.000, sållades 5.000 bort och inbjöds att åka i det s k "Öppet Spår" som kördes dagarna för huvudloppet. Tre av våra landanställda prövade på den nya varianten och de föredrog den också framför huvudloppet som de åkt tidigare år. Det är betydligt lugnare vid starten, som är valfri under ett par timmars tid och åkarna kan hålla sitt eget tempo.

Följande tre salénare åkte "Öppet Spår":

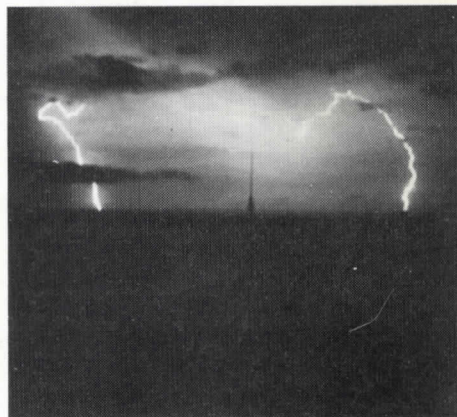
Valter Axelsson Saltech, Ola Carlsson Saltech och Stig Svensson Ftg/Drift. Tiden blev 8,5 - 9 timmar.

"Öppet Spår" kan rekommenderas alla salénare som vill prova på Vasaloppet utan att trängas med halva svenska folket. Vem blir Saléns första kvinnliga Vasaloppsåkare, undrar årets lagledare Gunnar Lindbergh.

OBS!

Alla sjoänställda - ni vet väl att ni är välkomna att använda motionslokalerna på Norrlandsgatan och delta i gymnastiken? Passa på när ni befinner er i Stockholm att utnyttja de möjligheter vi har till motion och andra idrottsliga aktiviteter. Men tala först med Sven Appelgren om tider och medlemskort.

Blixt och donder



En scen från ett praktfullt åskväder utanför Acapulco förevigades av styrman Paul Harjulahti. Det var under resa mellan Corinto och Long Beach sommaren 1978 då Paul hade vakt på natten.

Salén-hockey



Saléns korp hockeylag startade 1973 och har alltid gått upp en eller flera divisioner. Totalt finns 12 divisioner. Salénlaget började i div. 9 och befinner sig nu i div. 4.

Den här säsongen har varit lite ojämn

men en hel del segrar kan dock noteras, som framgår av tabellen. Största "blåsningen" råkade man ut för i matchen mot Hennes & Mauritz, som uppenbarligen är framgångsrikt inte enbart på børsen.

Serien vanns av Kronofogdemyndigheten. Saléns kom på 6:e plats och klarade sig alltså kvar till nästa år.

Matchresultat

Saléns-Söderbergs Radio	7 - 4
Saléns-Hennes & Mauritz	1 - 12
Saléns-Vägverkets FF	2 - 3
Saléns-Legion 67	6 - 4
Saléns-Länssparbanken	1 - 6
Saléns-Kronofogdemyndigheten	2 - 5
Saléns-OK IF	5 - 9

Skytteligan leds av Thomas Simonsen med 8 gjorda mål

Nästa säsong kommer de igen med nya friska krafter, förhoppningsvis med det bästa laget.