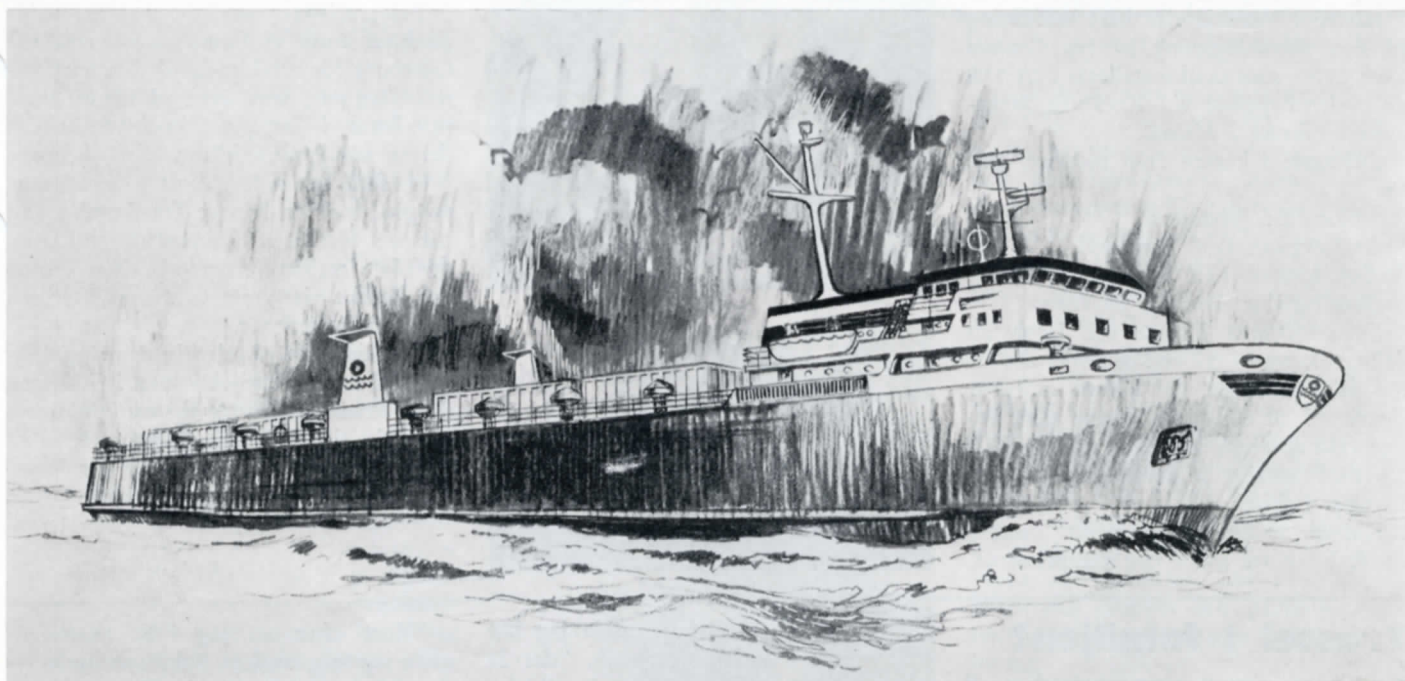




SALÉN NYTT

Nr 2/1969



Vi har tillfälle att visa en "artist impression" av de lastfärjor Tor Line sätter in i trafik i höst. Mer om Tor Line på sid. 3.

Samordning av Tor Line och Götha Lines

Salénrederiernas forskarteam har under en längre tid arbetat på en form av tankunder-vattensbåt.

Bifogat översändes härmed en bild från experimenten med T/U Sea Sapphire, tagen just i det ögonblick Kapten Allan Englund tryckt in dyksignalen och öppnat luftavloppen. Bilden är kanske något oskarp beroende på att den tagits med en Minox spionkamera och därefter kraftigt uppförstorats.

Eder agent 321110

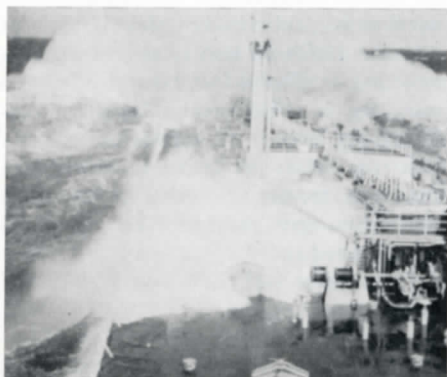
Överenskommelse har träffats mellan Salén-koncernen och K. N. S. M. att det senare företaget skall inträda som partner även i Götha Lines' verksamhet. Avsikten är att möjliggöra en fullständig harmonisk samordning såväl affärsmässigt som administrativt mellan Tor Line och Götha. Tor Line övertar från ca 1 maj driften och det ekonomiska resultatet även av Götha Lines. De av Götha med dotterföretag ägda fartygen kommer att tidsbefraktas av Tor Line och certepartierna för utomstående fartyg kommer att underbefraktas till Tor Line. Någon ändring av äganderättsförhållandena beträffande bolagen och fartygen kommer sålunda icke att ske. Ej heller kommer någon som helst ändring av trafikens uppläggning att följa av avtalet. Den löpande driften kommer som hittills att självständigt skötas från Göteborg.

Efter samordningen kommer verksamheten att bedrivas under namnet Tor Line—Götha.

Från M/S Argonaut har vi fått ett par bilder som vi gärna vill visa vår läsekrets.

På resa från Buenos Aires till Los Angeles passerades Kap Horn den 21.1 kl. 16.00, då hade man på sjutton dagar inte sett ett annat fartyg. Vid Kap Horn var det dessutom ovanligt lugnt.

Det skulle emellertid bli annat av en månad senare. En vårhälsning från Japan till SALÉN-NYTT finns på sid. 4.



VD har ordet:

Den 19 december 1962 slöts med våra vänner i Transatlantic ett mycket kortfattat avtal, som populärt går under beteckningen Transal-avtalet.

Bakgrunden var att parterna, som ett flertal år hade samarbetat på kyltrafikområdet, fann det lämpligt att också bygga fartyg tillsammans och att använda dessa samt övriga egenägda på de trader man har intressen i.

Idag finns det sex moderna fartyg i Transal men mera viktigt är att det pla-

nerade affärs målet i allt väsentligt har uppnåtts eller t. o. m. överstigit de förväntningar parterna ansåg sig kunna ha. Så t. ex. transporterar idag från Australien 25—30 % av all frukt till Europa med företagen tillhöriga fartyg.

Vi har alltså hos oss alla möjliga skäl att glädja oss över det på sin tid mycket ordfattiga avtalet.

I dagarna har det vuxit ut en ny gren på det Salén ska trädet, tack vare den intresseinriktning vi fick genom Transal-avtalet, då vi tillsammans med en i frukt-kretsar mycket välkänd och uppskattad

australiensare, Mr. Harry Morgan i Perth, inköpt en grupp företag, som kommer att arbeta under namnet Salén Morgan Pty. Limited. Företagens ryggrad består av den s. k. Mooney-gruppen, som sysselsätter sig med fruktodling, förpackning, lokal försäljning såväl som export samt diverse serviceföretag i fruktbranschen. VD blir Harry Morgan och vi är glada att få en så utmärkt man slutet till vår krets.

Harry Morgan

Utbildning

Från radiotelegrafist Tommy Jacobsson har vi fått bif. bild och håvremsa, samt ett par rader från en kurs vid ASEA Västerås.

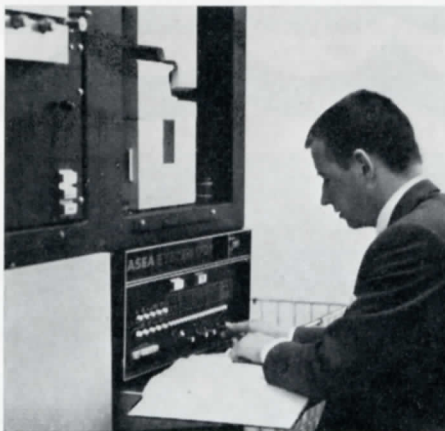
ASEA i Västerås har haft utbildning på den dataanläggning av typ Control Data 1700, som skall installeras i t/t 518 nu under byggnad vid Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö.

Deltagare i kursen från rederiets sida var:

Ingenjör Leif Johansson,
Elektrotekniker Leif Åsenlund,
Radiotelegrafist Leif Jönsson,
Radiotelegrafist Tommy Jacobsson.

Telegrafisterna Jönsson och Jacobsson deltog i kursen i två veckor under det att för de två övrigas del kursen omfattar längre tid då elektroteknikerna samt övriga från rederiets sida även skall befatta sig med service å densamma då den kommer i drift.

Kursen leddes på engelska (amerikanska) och var snabb och komprimerad.



Telegrafist Leif Jönsson vid Control Data 1700 centralenheten då han skriver nedanstående håvremsa.



Mestparten av utbildningen kommer enligt ing. Johansson att förläggas ombord under första resan samt för telegrafisternas del en programmeringskurs under våren och försommaren.

Telegrafisterna skall inom kort — tidpunkten ännu ej fastställd — resa till Göteborg för utbildning på den teleprinteranläggning, som även på försök skall installeras i fartyget. Avsikten är, att denna anläggning någon gång i framtiden skall kunna kopplas till dataanläggningen, som en kanske framkomlig väg till att förenkla vidarebefordrandet av driftdata mellan fartyg och rederikontor och kanske vice-versa samt uppgifter om fartygens positioner.

Utbildningen på teleprinteranläggningen skall ske vid Radiokontoret i Göteborg samt senare innefattar denna utbildning även viss tjänstgöring ombord i någon av TOR LINEs färjor i Nordsjön där denna teleprinteranläggning skall provas.

Tommy Jacobsson
Radiotelegrafist

Trassel i familjen?

Till Eder samling av sanna upplevelser vill jag gärna bidra med följande:

En dag tog jag mig en promenad runt hamnen då jag blev varse en man som tydligen var i färd med att lämna denna världen frivilligt. Nyfiken som jag är stannade jag vid sidan av honom och betraktade honom med intresse. Han hade tagit av sig kavaj, byxor och skor och lagt det snyggt uppstaplat på kajen. Han hade slagit en tamp runt en pållare och arbetade nu med ivriga händer att knopa tampen runt halsen.

Det såg ut som om han ville göra ett ordentligt arbete och min närvaro störde honom tydligen inte.

Då han sent omsider var färdig med att knopa tampen runt halsen och konstaterat att allt var i bästa ordning, gjorde han sig klar att hoppa.

Då ingrep jag genom att gripa tag i tampen och hålla honom kvar på kajkanten.

"Har ni tänkt att hänga er medan ni drunknar eller dränka er medan ni hänger er", sa jag och betraktade honom medlidande.

"Varför gör ni så här? Är polisen på jakt efter er? Har ni förskingrat eller har er svärmor kommit på besök?"

"För sådana småsaker kunde jag lätt leva vidare", suckade mannen, "det är något mycket värre än så. Jag är alldeles förvirrad av mitt nuvarande liv."

Därefter fick jag höra hans historia som verkade förvirrande på mig också.



Jag, min morfar!

"Kort efter att jag fyllt trettiofem gifte jag mig med en änka som hade en dotter", började mannen. "Min far som hade varit änkeman några år, förälskade sig i min styvdotter och gifte sig med henne. Därmed blev han min svärson och min styvdotter blev min styvmor eftersom hon ju blivit min fars hustru.

Någon tid därefter fick min hustru en son som blev min fars svåger för att min son är bror till min fars hustru. Förutom att vara min son blev han också min morbror för att han är bror till min styvmor — alltså min fars hustru som ju är min hustrus dotter.

Senare fick min styvmor — alltså min fars hustru, som faktiskt inte bara är min styvmor utan också min styvdotter, därför att hon ju också är min hustrus dotter — också en son. Min hustru blev därför min mormor därför att hon är min brors mormor. Jag är således inte bara min hustrus man, jag är också hennes barnbarn därför att jag är bror till hennes dotters son. Och som bekant så är ens mormors man ens egen morfar, ja, då har jag alltså blivit min egen morfar. Kan jag då få lov att hoppa?"

"Ni narras väl inte — allt är väl sant."

(forts. på sid. 4)

Tor Line AB

1963 började Rederi AB Rex intressera sig för att öppna en färjetrafik Sverige—England, bl. a. som en ersättning för den styckegodstrafik som drivits på Östersjöhamnar. Man kom på ett tidigt stadium i kontakt med Rederi AB Transoil och bildade gemensamt TOR LINE på 50/50 basis. Namnet är en ordlek med initialerna i Trans-Oil-Rex: moderföretagens namn i ett nötskal, samtidigt som man får ett för utlänningar lättfattligt namn med nordiskt ursprung.

När planerna 1965 utvidgades till att gälla även Sverige—Holland erbjöds de linjer som drev trafik där att inträda med 25 % vardera: Bratt-Götha rederierna i Göteborg och det holländska K. N. S. M. Mycket snart därefter förvärvades Bratt-Götha av Transoil och Transoil av Rex, som så fick 75 % av TOR LINE i sin hand.

Bratt-Götha eller Götha som vi numera säger, drev sedan lång tid trafik på kontinenten med Bristolkanalhamnarna. Vi får tillfälle att återkomma till dessa företag i ett senare nr av Salén-Nytt. Till hösten firas ett 100-årsjubileum.

K. N. S. M., Koninklijke Nederlandse Stoomboot-Maatschappij N. V., är ett av Hollands äldsta och största rederier med en flotta om ca 70 egna och 30 T/C-fartyg. De går huvudsakligen i linjefart på Västindien/Centralamerika, Sydamerikas västkust och Medelhavet.

Idén var att satsa på bilismen, både personbilarna och lasttrafiken. Som utvecklingen visat fanns det stor uppdämd efterfrågan för bilturism mellan England och Sverige. Lastbilen kunde ge mycket snabbare leveranser än konventionell styckegodstrafik och dyrbar hantering undveks. Fartygen byggdes därför enligt principen roll-on/roll-off, dvs. hjulburen horisontell lastning och lossning.

I mars 1966 levererades den första färjan TOR ANGLIA och i april 1967 TOR HOLLANDIA, i princip systerfartyg om ca 7.500 brt, 24 knops toppfart och en praktisk servicefart av 22 knop, vilket ännu gör dem till de snabbaste färjorna i världen. Den praktiska kapaciteten är ca 900 passagerare och 45 semi-trailers eller 75 containers.

Med två fartyg kunde intentioner förverkligas med triangelturner Göteborg—Immingham—Amsterdam för det ena fartyget och vice-versa för det andra. Den snabbaste framgången mötte passagerartrafiken sommartid, inte minst genom den mycket omfattande reklamkampanjen och den stora uppmärksamheten i massmedia. Lasttrafiken rönt i och för sig ett mycket positivt gensvar från åkerier och modernt inriktade speditörer. Det visade sig emellertid ta tid att vänja avlastare vid den nya tekniken och få fram de olika former av materiel som behövdes. Inkörsningskostnaderna var betydande — som torde vara fallet med alla moderna former av lasthantering.

Det ekonomiska resultatet blev därför ej lysande i början och bidrog till att



En av världens snabbaste färjor.

Rex-gruppen råkade i en akut likviditetskris i februari 1967 som fick sin upplösning i att Salénrederierna övertog hela verksamheten. Året kännetecknades av en period under vilken man analyserade läget och började omorganisera administrationsapparaten. Under 1968 har man



Hans Laurin VD i Tor Line AB.

börjat skönja resultatet av dessa ansträngningar. För TOR LINEs räkning kunde en ökning både på passagerar- och fraktsidan noteras. Frakttillgången ökade så att de båda färjorna inte kunde möta efterfrågan, utan man var tvungen att chartra extra tonnage för att kunna tillfredsställa kundkretsen. Detta har hittills gällt trafiken på England.

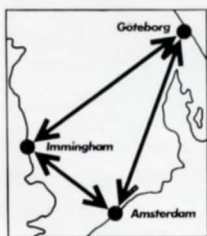
F. n. har TOR LINE en fast charterfärja i gång och täta extraseglingar. Detta ger 4—6 direktseglingar i veckan Göteborg—Immingham samtidigt som begränsade mängder brådslande gods kan skeppas via Amsterdam 2 ggr i veckan. Idealet med en daglig segling börjar alltmer bli en realitet. Två snabbare och mera ändamålsanpassade lastfärjor kommer under hösten att sättas in i trafiken. Från 1 juni ökas vidare turtätheten mellan Göteborg och Immingham med passagerarfärjorna från två turer per vecka till tre genom att trafiken mellan England och Holland ändrats samt att hamnliggigheterna skurits ned.

Allt detta tyder på framgång och ökad efterfrågan. Men stämmer då dagens verklighet med de ursprungliga planerna och förhoppningarna? Sommartrafiken med passagerarna blev ju redan från början en framgång och vi har kunnat långt överträffa de ursprungliga kalkylerna genom olika utökningar av förläggningsmöjligheterna till rimliga kostnader. Problemet med passagerartrafiken är sommartid det ständigt ökande antalet personbilar och campingvagnar, som skapar konkurrens om utrymmet med lasten. På vintern bedömdes efterfrågan som mycket svag, men från i fjol har vi noterat en stark ökning av resandet framförallt kring påsk och julhelger men även under våren och förhösten. Det är i stor utsträckning grupper och paketresor med hotell ordnat i land som gett en andra säsong.

Som "lasthanteringmateriel" har lastbilen ersatts av semi-trailern, som ger fördelen att dragbilen och föraren inte behöver följa med till sjöss. Trailern är nu vår viktigaste last men storflak (dvs. en öppen container), egentliga containers och paketerat virke ökar även procentuellt. Detta skapar nya problem för våra terminaler då dessa enheter kräver mer hantering och därmed större ytor, mer folk och fler lyftredskap. Ett mycket svårt avvägande gäller lasthanteringsmetodiken. Hittills vågar vi väl säga att roll-on/roll-off metoden ger de kortaste hamntiderna medan den stora frågan är hur kostnaderna kommer att ställa sig gentemot ett renodlat lift-on/lift-off system för enbart container och flak. Vi tror dock på vårt nuvarande system, inte minst på grund av den höga flexibiliteten för alla sorters last, från lastbilar/semi-trailers, skördetröskor/grävmaskiner, exportbilar och annan rullande last till containern och flaket. Löst styckegods och pallar accepteras endast i mindre kvantiteter — helst ser vi att allt går dörr-till-dörr i stora enheter.

Terminalerna har ersatt de gamla kajerna och utgör slutna områden avsedda

(forts. på sid. 4)



TOR LINE

(forts. från sid. 3)

enbart för TOR LINE. TOR-terminalen i Göteborg invigdes i samband med TOR ANGLIAS jungfruresa av dåvarande kommunikationsministern Olof Palme och var den gången Europas största färjeterminal. I vår ökas arealen till nästan det dubbla, utan att vi är säkra på att ha täckt in oss för någon längre tid framåt.

Valet av hamn i England har diskuterats mycket. Immingham vid floden Humber i närheten av Grimsby har ett läge som är mycket gynnsamt vad beträffar industricentra i mellersta England. Dessutom har man en hamn, som inte ger några större besvär vad gäller tidvattenskillnaderna. Men namnet säger inte gemene man mycket. Svårigheterna har varit att uppfostra passagerarna och t. o. m. lastkunder att hitta dit. Nu tror vi oss emellertid ha etablerat Immingham som ett centrum för trafik på Skandinavien och har flera goda exempel på detta. Inte minst Volvos högrationella sammanställning av bildelar från mängder av fabrikanter runt England i en egen terminal f. v. b. med TOR LINE till Volvos olika produktionscentra runt Sverige.

Amsterdam är i motsats till Immingham en världshamn. Dragningskraften från Rotterdam är stark, men vi har dock beslutat att bygga upp trafiktätheten på



Vi ser en del av Tor-terminalen i Skandiahamnen som omfattar 83.000 m² varav byggnaderna svarar för 12.000 m² och godsutställningsområdet för 71.000 m² när pågående utbyggnad är klar den 1.6.69.

Amsterdam till en nivå som tillfredsställer dagens krav innan vi ger oss i kast med Rotterdam.

TOR LINE har nu till sist nått ett läge där allt tyder på att alla arbetsinsatser och ekonomiska uppoffringar under uppbyggnadsskedet skall börja ge frukt. De lika spännande som svåra frågorna kretsar nu kring hur snabb utvecklingen skall bli. Hur stora är riskerna att när väl ett

system bragts till fulländning, nya metoder skall starta en ny utvecklingskedja? Marknaderna tycks finnas där och vara större än någon vågat drömma om både på passagerar- och lastsidan. Vi tror väl att organisationen nu efter många tyvärr nödvändiga ingrepp har nått den slagkraft att vi är kapabla att möta både en fortsatt expansion och en ständigt föränderlig teknik.



(forts. från sid. 1)

Översänder ett par bilder från fartygets senaste resa till Tokyo, där man knappast kan säga att våren gjort sitt intrång ännu.

Lossning av tunafisk gick lugnt och sansat den 4/3 men se den 5/3 såg det något annorlunda ut vid kajerna. Allt arbete stoppade och det blev en hel dags förlust i reseprogrammet.



Bilagda bilder torde tala för sig själva. Interoceans påpasslige water-clerk Mr Amanuma fotograferade: Från vänster Kapten Bertil Crafoord, Telegrafist Olle Wennström och 2:e styrman Sven Bragesson inbegripna i snöbollskrig ombord på M/S "ARGONAUT".

Bertil Crafoord
Befälhavare



(forts. från sid. 2)

Alltsammans är sant. Är det att förundra sig på att jag vill komma bort från allt, för jag är alldeles oförmögen att tänka vidare."

"Nej, det finns inget att invända mot ert beslut", sa jag medlidande. "Vem som helst kunde få lust att dränka sig

eller hänga sig för mindre än det här."

Jag grep hans hand till avsked och sa: "Jag visste att ni visste att jag inte visste det jag nu vet."

Därmed lät jag mannen hoppa.

Lars H. Blomquist
Befälhavare

SALÉN-NYTT

Box 14018
S-104 40 Stockholm 14
Ansv. utg.: Sven H. Salén
Red.: Erik Thorvaldsson