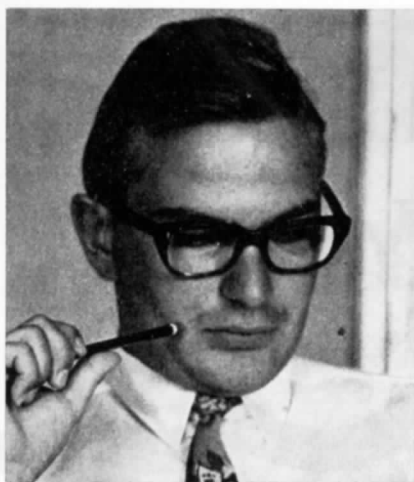




SALÉN NYTT

Nr 6/1969





Christer Salén

Sven H. Salén



Övergången mellan två decennier anses ofta i och för sig vara en märklig händelse. Inom Salénkoncernen har vi på tröskeln till 1970-talet starka skäl att säga, att vi befinner oss vid en vattendelare.

Koncernens grundare har lämnat rodet efter att ha fört fram sitt företag till en grundmurad ställning inom svenskt näringsliv. Företagets snabba tillväxt har

gjort det nödvändigt att nu göra förnyade ansträngningar att finna de lämpligaste arbetsformerna och en riktig struktur för fortsatt utveckling. De snabba förändringarna av teknisk, politisk och ekonomisk art i vår omvärld ställer ökade anspråk på anpassningsförmåga och handlingskraft.

Vi tror att Salénkoncernen står väl rustad inför 70-talet. Skicklighet, lojalitet

och entusiasm har präglat de insatser, som många medarbetare gjort för företagets utveckling. Den anda, i vilken den föregående uppbyggnaden skett, utgör också den bästa borgen för en lyckosam framtid. Det är därför med förtröstan för det kommande årtiondet vi tar tillfället att tacka alla koncernens medarbetare för år 1969 och önska

GOTT NYTT ÅR!

VD har ordet:

Brukligt är att inför julen och ett nytt år göra en återblick på det gångna året och söka sia något om det kommande.

Som vi alla vet har flera stora tragiska händelser drabbat oss under 1969.

Vår avhållne grundare och chefs bortgång har behandlats i ett särskilt minnesnummer.

Klart är att förlusten för oss alla ej kan överblickas, men som alltid måste livet gå vidare. Allas önskan är emellertid att bolagen skall fortsätta att utvecklas i Sven Saléns anda med anpassning till dagens krav på ett modernt progressivt företag. De enda formella förändringar, som nu sker, är att ordförandeposterna i olika koncernbolag nybesätts så som angives på annat håll i detta nummer. Strävan kommer att vara att bevara de arbetsformer och den anda, som hittills hjälpt företagen till deras nuvarande goda ställning. Det är dock uppenbart, att rörelsens tillväxt och den utveckling, som vi upplever runt omkring oss, kommer att kräva anpassning av företagets struktur, och diskussioner och utredningar pågår därför med syfte att fastställa den på lång sikt bästa organisationen.

Jag skall här bara göra några kommentarer i anslutning till åtgärder, som under det gångna året introducerats och nu så smått börjar visa resultat.

Intresset för budgetuppföljningen i fartygen tycks glädjande stort. Ännu är vi väl inte riktigt varma i kläderna vare sig ute eller hemma, men alltefter som fler synpunkter kan beaktas borde alla ombord bli i stånd att "deltaga i driften" för att uppnå bästa möjliga resultat.

Många kurser vi haft under året har besökts med utomordentligt intresse och speciellt ser vi nu fram emot att få resultat från SEA SOVEREIGNS centralkalkylator, som på sikt kan bidra till säkrare och angenämare sjö tjänst.

Märkligt är för övrigt att redan fem dagar efter fartygets avgång från Malmö befälet och experterna från varvet ansåg sig i stånd att gå med vaktfritt maskinrum. Detta indikerar skickligt arbete både från varvets och våra egna planerarens sida.

I en särskild artikel i detta nummer behandlas totalförlisningen av SEVEN SKIES. Jag vill endast understryka — utan att på något sätt i skrivande stund försöka fastställa olycksorsaken — att det hjälper inte med instruktioner om dessa icke efterlevs ombord. Det har visat sig i samband med utredningen av olyckan att allt ej är helt välbeställt på försiktighetsfronten i tankbåtarna. Låt det inträffade bli en varning så att liv och fartyg i varje fall på grund av underlåtenhetssynder ej riskeras! Stora fartyg är ännu relativt oprövade instrument. Tankbåtar med gas i sig är dessutom i och för sig farliga.

De timade händelserna har sista tiden fått oss att bortse från de dagliga resultaten. 1969 är de emellertid så långt nu kan bedömas goda, möjligen något sämre än 1968.

Analys av de uppnådda resultaten inom de olika sektionerna får anstå till boksluten föreligger.

Slutligen — vi tror också att 1970 blir ett bra år. Vi vet att om alla hjälps åt blir det i alla händelser lättare och trevligare att uppleva.

KOMMENTAR TILL MARKNADEN!

SALÉN-NYTT har bett mäklarföretaget Sven Salén AB i Stockholm att presentera sin avdelning för förmedling av nybyggen och köp och försäljning av fartyg, samt ge en marknadsöversikt.

Avdelningen, som leds av Björn Rudling med Bengt Bengtsson och Magnus Pålsson som medarbetare, skall givetvis i första hand ge service till de egna rederierna men har också en mängd uppdrag från utomstående rederier, såväl svenska som utländska.

För att kunna bistå sin uppdragsgivare till rätt beslut i underhandlingar och affärssuppgörelser måste mäklarna hålla sig mycket väl à jour med marknadsläget och dess olika utvecklingstrender. Att ha många och goda internationella förbindelser är därför av stor vikt och dessa upprätthålls och förnyas också flitigt med de medel som står till buds; telefon, telex och genom resor och besök.

Oinitierade personer föreställer sig gärna att affärer av den här typen göres upp direkt mellan respektive varv och rederi, men faktum är att cirka 80 % av alla nybyggnadskontrakt förmedlas av mäklare och då det gäller köp och försäljning av andrahands fartyg går närmare 100 % via mäklare.

Intill för ca 2—3 år sedan rådde generellt sett något av "köparens marknad" på nybyggnadsfronten. De flesta varv drogs med stora svårigheter att överhuvudtaget få några nybeställningar och priserna var hårt pressade. Varvens marknadsförslag skedde därför genom mäklare som hjälpte dem att "jaga" kunder.

Idag är marknadsläget helt annorlunda. Som ett direkt resultat av Suez-krisen i juni 1967 och en allmän åtstramning och förbättring av fraktmarknaden, både för tank och torrlast, har de flesta varv nu välfyllda orderböcker. Mäklarens uppgift är därför delvis omvänd, dvs han arbetar mer för redarens-beställarens räkning, för att söka finna varv som fortfarande har tidiga leveranstider.

Då det gäller supertankers, stora bulkcarriers, containers och linjefartyg etc. så finns idag knappast några lediga bäddar förrän slutet 1973/början 1974 och i den mån varven överhuvudtaget är beredda att underhandla om dessa leveranstider så kan rederierna inte som tidigare räkna med fasta priser. Varven vill nu ha reservation för prishöjningar särskilt på löne- och underleverantörssidan. För de mindre och medelstora tonnaget råder en liknande situation; hela år 1971 är nästan undantagslöst fullbokat och de leveranstider för första och andra kvartalet 1972 som fortfarande finnes försvinner snabbt.

Betydande prishöjningar har också skett och det beräknas att sedan den beställningsväg som började gå ut till varven sommaren 1968, så har varvpriserna stigit ca 20 %. Ytterligare höjningar har redan annonserats, särskilt från japanska varv. De rederier som tecknade sina ny-



Björn Rudling

byggnadskontrakt innan priserna sköt i höjden har idag goda möjligheter att göra en s. k. resale, dvs överlåta sitt kontrakt till ett högre pris än det ursprungligen kontrakterade. Ju tidigare leveranstid, desto högre pris begäres. Som exempel kan nämnas ett nybygge av en turbin-tanker på 210.000 DW som då den kontrakterades för drygt 2 år sedan, kostade ca \$ 16 milj. Beställaren bjuder nu ut fartyget till ett pris av \$ 23 milj., baserat på leverans i oktober 1970.

Ett annat tecken på dagens marknadsituation är varvens förkärlek för att koncentrera sitt nybyggnadsprogram på ett fåtal fartygstyper, som helst seriebyggs. Det finns idag t. o. m. enstaka exempel på varv som enbart har en fartygstyp på sitt program som man är villig att underhandla om. Noggrann kännedom om var man bäst och billigast bygger en speciell fartygstyp är därför av största vikt.

Marknaden för andrahands tonnage är även den idag mycket fast och de rederier som vill avyttra fartyg kan i allmänhet räkna med mycket goda priser.

Under de senaste 10 åren har en jämn ström av skandinaviska fartyg sålts och särskilt grekiska och italienska rederier har varit trogna kunder. Från att tidigare ha köpt gamla ångfartyg har dessa köpare efter hand höjt sina krav och genomsnittsåldern på de fartyg som idag säljes från Sverige torde vara 10—15 år.

Dagens fraktmarknad, kombinerad med de höga nybyggnadspriserna, gör att ett köp av ett second-hand fartyg många gånger ter sig mest attraktivt och kan dessutom vara en temporär lösning av ett tonnagebehov i väntan på leverans av ett beställt nybygge.

Av alla fartygstyper torde tankfartyg från 15.000 DW och uppåt vara de mest efterfrågade. Faktum är att utbudet, särskilt av de större storlekarna dvs 50—100.000 DW, är betydligt mindre än efterfrågan. De fartyg som kommer på marknaden med tidig leverans säljes därför ofta efter mycket kort tid. Som pris-exempel på de mindre tankfartygen kan nämnas en svensk motortanker på 18.000 DW, byggd 1959, som nyligen sålts till Norge för \$ 1.175.000, medan en större tanker, norska M/T "HÖGH LANCE" på 78.000 DW, byggd 1965, samtidigt fått \$ 6,5 milj. från London-grekiska köpare.

På torrlastsidan är intresset mest koncentrerat kring bulkcarriers i storlek 20.000—50.000 DW och även här spelar köparnas önskemål om tidig leverans stor roll för det slutliga priset. En av de senaste affärerna inom denna sektor var för övrigt Salénrederiernas försäljning av M/S "KRATOS" (27.000 DW, byggd 1962) till norska köpare för \$2,1 milj.

Även för de flesta andra typer av torrlastfartyg är köparna fler än säljarna. I november såldes ett finskt motorfartyg på 13.000 DW, byggd 1961, för \$ 1,9 milj., vilket då ansågs vara ett mycket gott pris. Idag skulle samma fartyg förmodligen kunna säljas för minst \$ 2—2,2 miljoner.

Den här översikten visar således en för dagen mycket fast marknad, både vad gäller nybyggnadskontrakt och köp och försäljning av andrahands fartyg. Hur länge nuvarande marknadsläge skall hålla sig är dock en annan och mycket svårare fråga.

Styrelseuppdrag

Skeppsredare Sven Salén var vid sin bortgång ordförande i flertalet av koncernens bolagsstyrelser. Dessa poster har nu nybesatts enligt följande:

Till ordförande i styrelsen för Salénrederierna AB har utsetts dir. Sven H. Salén som samtidigt även utsetts till ordförande i styrelsen för följande av nämnda bolags dotter- och systerbolag: Rederi AB Rex, Rederi AB Tankoil, Ångfartygs AB Östersjön, Salén Reefer Services AB, Uddevalla Rederi AB, Sven Salén AB, Venintressenter AB, Hvens Tegelbruk AB, AB Ekensbergs Varv, Jonnie Dahlström i Sundsvall AB.

Dir. Christer Salén har utsetts till ordförande i styrelserna för Rederi AB Salénia, AB Banan-Kompaniet, Fruktcentralen AB, Fruktcentralens Butiker AB samt Percy F. Luck & Co HAB.



Bertil Thorell

Kontorsintendent

För en nyinrättad tjänst som kontorsintendent vid Salénrederierna har per den 1 december anställts herr Bertil Thorell. Bertil Thorell kommer att, direkt underställd chefen för den administrativa avdelningen, svara för underhåll och ombyggnader av fastigheterna, chaufförs-, växel- och vaktmästerifunktionerna samt för inköp av kontorsmateriel etc. Han har tidigare varit anställd inom Hansa-koncernen.

T/T SEVEN SKIES

Den 6 oktober förläste 97.000-tonnaren SEVEN SKIES i farvattnen utanför Singapore. Positionen var ca 02.39 N, 105.14 Ö. Efter att ha skakats av en serie explosioner sjönk fartyget på ca 15 minuter på 34 famnars djup.

Fartygets besättning bestod av 36 man av vilka 32 räddades av det japanska fiskefartyget MYOSHO MARU som befann sig i farvattnen. Av de räddade besättningsmännen var ett fåtal ganska lindrigt skadade.

Dykarbesiktning har nu utförts av s. k. grodmän och av deras rapport framgår att fartyget är mycket illa skadat över hela tanklådan. Detta förhållande, liksom katastrofens snabba förlopp tyder på gasexplosioner i tankarna.

Orsaken till gasexplosionen d. v. s. vad som initierade denna explosion har ännu ej kunnat klarläggas. Som möjliga orsaker har framkommit:

a) minsprängning

b) stål mot stål kontakt i ngn tank

Då arbete hade pågått och enligt vissa uppgifter pågick ombord strax före olyckan kan det ej uteslutas att dessa arbeten haft samband med olyckan trots att säkerhetsåtgärder vidtagits.

Trots att fartyget dagarna före olyckan utsatts för hårt väder har ingenting framkommit, som tyder på att svagheter i skrovet skulle ha något direkt samband med olyckan.

Denna olycka har dock fäst uppmärksamheten på behovet av att skyddskommittéerna ombord är alerta och fattar sin uppgift rätt. Den har även resulterat i att rederiet tillställt samtliga tankfartyg utvidgade säkerhetsföreskrifter. Om möjligt kommer rederiet att utfärda ett eget skyddsreglemente.

En ytterligare följd av olyckan kommer med all sannolikhet att bli att rederiet kallar till en säkerhetskonferens mellan berörda myndigheter, organisationer och rederier.

Sjöfart — och enkannerligen tanksjöfart — torde alltid komma att vara förknippad med risker för sina utövare; trots alla försiktighetsåtgärder inträffar understundom olyckor till sjöss. Salénrederierna har sorg efter fyra värderade medarbetare till sjöss. Det inträffade måste leda till ytterligare intensiva ansträngningar för att minska sjöfartens risker.

Vid förlisningen omkom fyra besättningsmän.

Telegrafist S. G. Lindblad,
Malmö

Steward G. F. Wallberg, Solna

Svarvare B. Pettersson, Lidingö

Eldare D. Mamangkey,
Menado, Indonesien

Vi har genom vänligt tillmötesgående från den japanska tidningskoncernen Asahi Shinbun fått ta del av ett par bilder som tagits av kylmaskinist Masuda ombord på det japanska fiskefartyget MYOSHO MARU 7.



Det kraftiga moln av rök och ånga som bildats efter katastrofen och i vilket SEVEN SKIES befinner sig.



En drivande livbåt med besättningsmän från SEVEN SKIES samt i förgrunden några livbojsförsedda män.



En gummibåt från MYOSHO MARU 7 tar upp sjömän från SEVEN SKIES ur det oljenedsmutsade havet på olycksplatsen.

Med anledning av leveransen av t/t SEA SOVEREIGN och det faktum att hon skall gå i trafik mellan Persiska Gulfen och Japan finner vi tidpunkten väl vald att sprida ljus över frågan

Varför har alla Japanska fartyg Maru i namnet?

Detta är en fråga som vi antar har kommit många panna att rynkas och många spekulationer att ventileras. Hitachi Zosen News har i sitt juninummer i år en artikel som vi tagit oss friheten att översätta.

Japanska fartyg med den uppstigande solens flagga seglar över alla hav och praktiskt taget alla har ändelsen MARU i sina namn. Normalt sett är fartygen döpta efter personer eller platser o. dyl. samt MARU. MARU betyder allting runt eller cirkelformat. Den japanska flaggan bär den runda solen (Hinomaru). När japaner vill beteckna något bra eller dåligt används cirkeln O för det som är bra och krysset X för det som är dåligt. Bl. a. används dessa symboler vid betygssättningar i skolan.

På japanska låter MARU tilltalande för örat, så när det används som ändelse uttrycker det ömhet och tillgivenhet. Då allting runt är uttryck för skönhet och fullkomlighet gav föräldrar i gamla tider ofta sina söner tilläggsnamnet MARU, med förhoppningen att detta skulle hjälpa dem att växa upp till framgångsrika män. Bra exempel är Ushiwaka Maru, som 1300-talshjälten Minamoto-no Yoshitsune hette som pojke. Vidare Hiyoshi Maru, krigshjälten som på 1700-talet enade Japan under namnet Toyotomi Yoshitsune.

Vidare användes MARU för att beteckna delar av en fästningsbyggnad. Ex. vis hon-maru, inre borggården, ni-no-maru, andra försvarsanläggningen och kita-no-maru, norra befästningen etc.

MARU användes även som smeknamn på djur och döda tillhörigheter. Tokugawa Shogun hade en hund kallad Kisaka Maru och en härförare ett svärd kallat Hiza Maru.

När började man sedan använda MARU i samband med fartyg? Allmänt anses det att ordet MARU började användas under Kamakura-perioden (1185—1219) och blev mest populärt under Tokugawa Shogun. Man har emellertid inte några verkliga teorier om uppkomsten av användandet. Idag använder japanen MARU endast av gammal hävd.

Låt oss ta en titt på några av teorierna:

1. Bruket kommer från en gammal kinesisk sedvänja. Enl. en kinesisk legend skulle en man kallad Pai Tung Wan (på japanska Hakudo Maru) kommit ned till jorden från himlen för att lära folk bygga båtar. Detta skulle ha inträffat ca 3000 år före Kristus.

2. Som ett gott omen. Då fartygen kunde sägas symbolisera havet och jorden gavs de namnet MARU.

3. Namnet härstammar från stockkanoter. I förhistorisk tid användes stockkanoter och de kom att kallas "båtar-av-rund-trä"



Kalligrafiskt skönt är det japanska tecknet för Maru — inte sant?

vilket sedan blev MARU och övergick till handelsfartyg i allmänhet.

Ovanstående teorier är dock föga ägnade att tas på allvar.

4. Under feodalperioden fick handelsmän inte ha familjenamn utan deras butiker hade namn med ändelserna YA eller MARU. Då handelsmännen ofta hade båtar också fick båtarna samma namn som affären och det blev därigenom kutym att ändelsen blev MARU.

5. Toyotomi Hideyoshi, en stor härförare, lät bygga ett stort skepp som han kallade Nihon Maru. När han lät döpa sitt skepp till MARU blev detta signalen till andra att följa efter.

6. Bruket kan ha uppstått på samma sätt som när man skriver MARU efter ett personnamn.

Under Nara och Heian perioderna (710—1185) bar många offentliga personer ändelsen MARO efter sina namn. När dessa under Tangperioden seglade till Kina som goodwill ambassadörer för sågs skeppen med deras namn och MARU skulle i så fall kunna tänkas vara en förvanskning av MARO.

Det kan också tänkas vara en parallell till bruket att ge små gossar MARU som tillnamn i hopp om att fartygen skulle få en lycklig seglats.

Det förtjänar att påpekas i detta sammanhang att fartyg i Japan alltid refereras till som han, inte som i västvärlden hon.

7. Tidigare sa vi att MARU betydde del av fästning. Denna betydelse kan också läggas i ordet då ju skrovet utgör en begränsning mot omvärlden/vattnet.

Som framgår av ovanstående finns det många olika synpunkter på hur MARU har kommit att bli en gemensam nämnare för alla japanska fartyg, men ingen kan med säkerhet säga vilken som är den rätta. Troligt är väl att MARU som tecken på affektion är närmast sanningen.

SCHACK

En grupp, om cirka dussinet schackintresserade, bildade onsdagen den 3/12 1969 Salénrederiernas Schackklubb.

Avsikten är till en början att utbyta matcher med varandra inom Salénrederierna, för att kanske längre fram i tiden sträcka spelandet utanför företaget.

Klubben har bestämt att tillsvidare mötas var fjortonde dag i rederiets stora matsal efter arbetstidens slut.

Matcher har hittills spelats den 3:e och den 11:e dennes.

Vi kommer att sätta igång igen efter Trettonhelgen.

Klubbens styrelse består av ordförande: Filip Anger, sekr.: Birger Simonsson samt vice sekr.: George Ekholm.

JOURNALUTDRAG

I däcksdagboken ombord i M/T SEA SWALLOW på resa från Mina al Ahmadi till Ulsan, Korea finns den 25 november följande införande:

0800 mottagit SOS meddelande från tankfartyget Pacocean Monrovia DW. 30850 tons 48 mans besättning pos. N 21' 45" O. 120' 52".

1048 saktade ner farten i närheten av haveristen. Pacocean hade brutits i två delar, hela besättningen befann sig på akterskeppet. I närheten låg även ett engelskt tankfartyg. Var i telefonkontakt med denne befälhavare. Vi beslöt att kvarligga i väntan på bättre väder. Komma i närheten av haveristen eller sätta ut livbåtar var omöjligt p. g. a. den höga sjön. Hjälp begärdes från land. Några örlogsmän samt ett flygplan anlände till platsen.

2100 gick ett USA transportfartyg upp till haveristen och lyckades bärga en livbåt med 21 man ombord. Vädret hade blivit något bättre.

0100 hoppade nio man från akterskeppet och bärgades av en utsatt livbåt från transportfartyget.

0548 sjönk akterskeppet och kvarvarande besättning hoppade i sjön. Vi styrde in i oljebältet, där folket låg med flytvästar på.

0700 lyckades vi att komma intill nio man, som lågo tillsammans.

0740 hade vi tagit ombord dessa nio. De voro utmattade efter att legat i oljevattnet, men voro ändå i skaplig kondition. De blevo tvättade, fingo kläder och mat samt kojplats. Vi lågo kvar till kl. 0836, då resan fortsattes. Två jagare och en helikopter hade kommit till platsen på morgonen och fortsatte sökandet av saknade. Av besättningen hade 46 räddats varav en död. Två saknades.

Tidsförlusten för räddningen 21 timmar 48 min.

Bunkerförbrukning 7,2 ton diesel. En frälsarkrans förlorades samt en coil 1¼ tum kastlina användes.

samt den 29 november:

0750 anlände till Ulsan och de nio räddade lämnade under agentens försorg för transport till Hong Kong.

Gösta Palmgren
Befälhavare

SALÉN & WICANDER.

AKTIEBOLAG

GUNCLEAN är nu installerat i eller beställt för mer än 30 milj. DWT till ett värde överstigande 40 milj. kronor. Under året har orderingången varit ca 20 mkr innefattande samtliga nybyggen vid Götaverken, Akers, Nippon Kokan och Ch. Navale St. Nazaire. Detta är tvåfaldigt den summa vi vågade hoppas på vid årets början och resultatet är uppnått trots livlig aktivitet hos våra konkurrenter som anammat vår principlösning.

Standardbesättning?

SALÉN-NYTT har fått ett brev från Kapten K. I. M. Andersson, T/T SEA SOVEREIGN med en kommentar till VD:s ledare i Nr 5/69.

Vi återger här kommentaren:

Visst kan besättningen ombord i ett fartyg även i dagens fartyg reduceras en del, detta förutsatt att den tekniska utrustningen ombord fungerar hundra procentigt. Ännu har detta ej inträffat i något fartyg som jag känner till.

En annan förutsättning är att besättningen endast skall föra fartyget från en hamn till en annan, företrädesvis på en bestämd trade. Alla reparationer och underhåll utföres av landbaserad personal i likhet med vad flyget gör i dag.

I kommande mera avancerade fartyg, bör fartygsschefen ha en gedigen nautisk och teknisk utbildning samt vara praktiskt insatt i dessa båda grenar.

De tre befälspersonerna, som enligt min åsikt bör gå vakt i ett kombinerat kommandobrygga-maskinkontrollrum, bör även hava nautisk och teknisk utbildning.

Den elektrotekniska utrustningen bör vara av avsevärt högre standard än den som i dag finnes ombord i fartygen, alltså avsevärt driftsäkrare. Den bör nog också vara dubblerad.

Tre elektrotekniker, utbildade i elektronik och starkström bör även finnas ombord. Obs. inte bara teoretisk utbildning.

Allmäntjänstarna till antalet 6 st. bör vara reparatörer och kunniga i alla slags förekommande reparationer, dessutom kunna göra tankrent och gå vakt.

Ekonomipersonalen bör vara 3 man.

Denna bemanning förutsätter att allt underhållsarbete, förtöjningar samt större reparationer utföres av folk från land. Det får naturligtvis ej inträffa att fartyg

sändes till sjöss med något som är defekt. Ej heller får det lyda som i dag, "det fixar ni när ni kommer ut". Visserligen kan resmontörer och underhållsgång sändas med fartygen, om det är billigare och bättre än en besättning kan jag ej avgöra. Under dessa förutsättningar anser jag det möjligt att driva ett stort tankfartyg med 16 mans besättning.

Avlösningen av denna besättning bör förslagsvis ske var fjärde månad.

Någon besparing i bostäder och fritidsutrymmen blir det ej, om man skall ha underhållsgång med under en eller två resor. Ekonomipersonalen måste naturligtvis utökas under de resor som extra personal medföljer fartyget.

Man känner sig nästan frestad att avsluta med "Ungt sjöbefäl vidareutbilda Eder".

Högaktningsfullt
K. I. Andersson

PENGAR ATT SPARA

SALÉN-NYTTs red. har blivit uppmärksam på att det finns pengar att spara i samband med att anvisningar telegraferas från våra fartyg.

Så här kan det t. ex. se ut:

GODHETSFULLT UTBETALA KRONOR 250 TILL STIFTELSEN HÖSTSOL SKÅDESPELARGATAN STOCKHOLM MEDDELANDE TILL BETALNINGSMOTTAGARE RUM 30 FÖR RÄKNING STYRMAN ANDERS BENGTSSON = CARLSSON

kommer det sedan ett telegram till med samma avsändningstid som lyder:

GODHETSFULLT UTBETALA KRONOR 100 TILL FA MOTORDELAR RACERVÄGEN STOCKHOLM FÖR RÄKNING STYRMAN ANDERS BENGTSSON = CARLSSON

undrar man om man inte lika gärna kunnat avfatta ett telegram med följande ordalydelse:

UTBETALA 250 HÖSTSOL SKÅDESPELARGATAN STOCKHOLM RUM 30 STOP 100 MOTORDELAR RACERVÄGEN STOCKHOLM BÅDA STYRMAN BENGTSSON = CARLSSON

Gången är ju den att så fort en anvisning kommer behandlas den, varför det "godhetsfulla" kan utbli, likaså "kronor" om det inte rör sig om främmande valuta. Betalningsmottagare aviseras alltid på pg-talongen och så vitt det inte finnes fler befattningshavare med samma namn ombord så är initialer eller förnamn inte av nöden då dessa upplysningar finns hos personalavdelningen. Kanske ovanstående exempel är väl drastiskt, men det är fortfarande fullt förståeligt och som sagt avsändaren har pengar att tjäna med lite hjälp från telegrafisten.



Torsten Lord

En av bolagets trotjänare har under året uppnått pensionsåldern. "Totte" Lord har varit anställd i företaget alltsedan 1945 och uppehållit befattningen som chef för vår inköps- och proviantavdelning.

Utmärkande för "Totte" har alltid

Ovan: En framgångsrik MAY BE-besättning
Martin Hindorff, Sven Salén, Torsten Lord,
Carl Robert Ameln och Gerhard Svensson.

varit hans duglighet och hederlighet ävensom hans stora hjälpsamhet med att klara upp problem både inom och utom företaget.

Fortsatt god seglats önskas Dig "Totte".



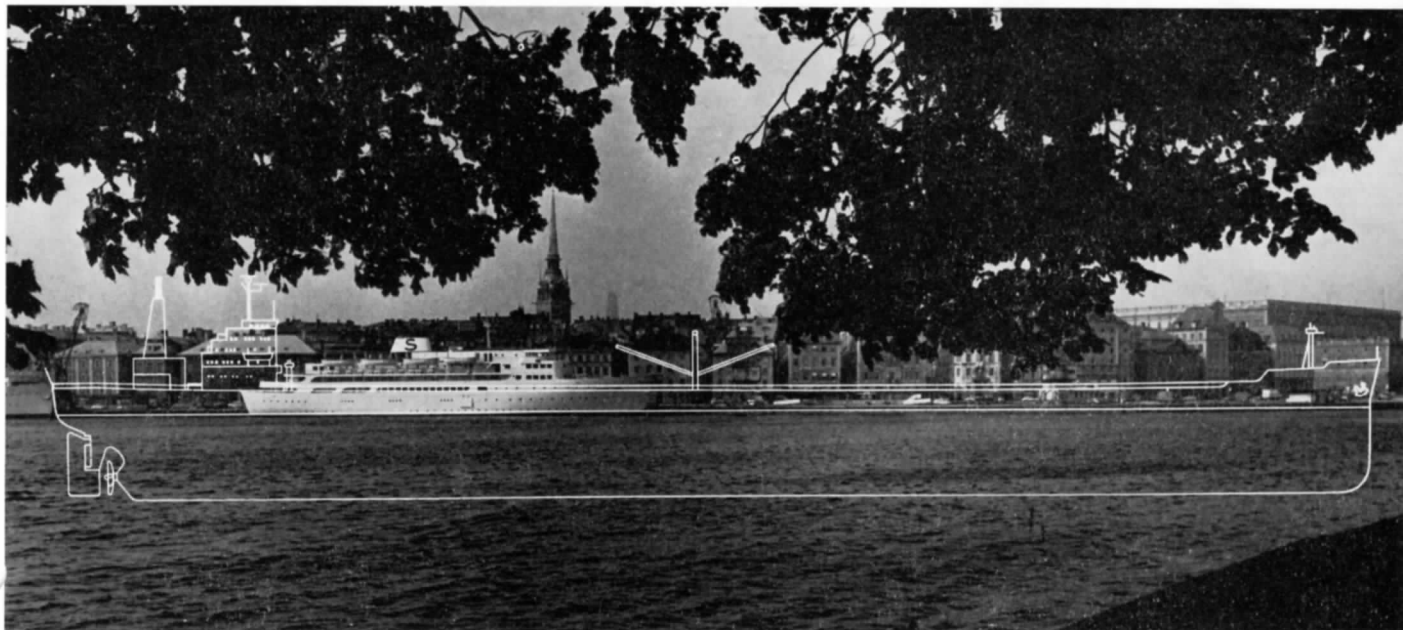
TOYOTA Corona Mk II introducerades i Sverige den 14 november. Pressvisning ägde rum hos Wiklunds på Strandvägen 1, som samtidigt startade som återförsäljare för Toyota i Stor-Stockholm. Rikspresen mötte upp samtidigt som i stort sett alla återförsäljare ordnade lokala pressvisningar samma dag. Mk II fick ett mycket gott mottagande.

Att observera

för alla koncernanställda!

Det kan i högsta grad löna sig att med Wiklunds diskutera priset på några av de -69modeller som för närvarande finns kvar i lager!

NEWBUILDINGS 530/531/532/533



Som en kuriositet och för att visa hur stor en verkligt stor tankbåt är har vi roat oss med att lägga in SEA SOVEREIGN som kontur i en för stockholmare och kanske även andra, välkänd miljö, Skeppsbron i Stockholm. Och för att ytterligare visa skillnaderna fartyg emellan har vi markerat totallängden på de nya tankfartygen från Kockums, nr 530—33, den är densamma som hela bildens bredd omräknat i samma skala.

FLOTTAN

Flottan har under det gångna året minskat i antal fartyg genom att vissa fartyg fallit för åldersstreck och försåts. Andra har sålts p. g. a. rationaliseringar i driften och dessutom har vi ju förlorat ett fartyg genom haveri om vilket mer på annat ställe i detta nummer.

Följande fartyg har sålts:

M/S CARIB 5.650 tdw, 1952
M/S VETTERSÖ 11.732 tdw, 1938
M/S BRABANTIA 1.200 tdw, 1965
M/S FLANDRIA 1.200 tdw, 1964
M/S HELENIA 1.200 tdw, 1966
M/S NERLANDIA 1.200 tdw, 1964
M/S KRATOS 27.330 tdw, 1962

och förlist:

T/T SEVEN SKIES 97.950 tdw, 1966

Som framgått av tidigare nummer av denna tidning har rederiet dessutom fått ett nyttillskott:

T/T SEA SOVEREIGN 210.000 tdw, 1969.

I samband med att SEA SOVEREIGN beställdes skrevs kontrakt med Kockums om leverans av två tankbåtar om vardera ca 250.000 tdw med option på ytterligare två. Denna option har nu utnyttjats och beställningen hos Kockums omfattar således:

T/T NEWBUILDING 530 250.000 tdw
T/T NEWBUILDING 531 250.000 tdw
T/T NEWBUILDING 532 250.000 tdw
T/T NEWBUILDING 533 250.000 tdw
samtliga för leverans 1972.

Vi lämnar här en komplett uppställning över Salénkoncernens flotta per den 1 januari 1970:

T/T NEWBUILDINGS 530—533

Redare: SALÉNREDERIERNA
Varv: Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö
L. ö. a. 340,08 m
L. p. p. 329,18 m
Bredd 51,82 m
Djup 25,60 m
Djup (sommars) 20,04 m
Dödvikt 251.300 ton
Fart 15,9 knop vid 32.000 SHP
Huvudmaskin: Stal Laval AP 32,
32.000 SHP vid 85 rpm

TANKBÅTAR

	TDW
T/T "DAGMAR SALÉN"	60,328
M/T "SEA SAGA"	36,510
T/T "SEA SAPPHIRE"	60,328
M/T "SEA SCOUT"	26,025
M/T "SEA SONG"	43,045
T/T "SEA SOVEREIGN" ..	210,000
T/T "SEA SPIRIT"	121,185
T/T "SEA SPRAY"	121,185
T/T "SEVEN SEAS"	97,550
T/T "SEVEN STARS"	97,550
M/T "SVEN SALÉN"	42,930
T/T "NEWBUILDING 530"	250,000
T/T "NEWBUILDING 531"	250,000
T/T "NEWBUILDING 532"	250,000
T/T "NEWBUILDING 533"	250,000

PARCEL TANKERS

M/T "ANCO SPRAY"	16,450
M/T "ANCO SPRING"	19,540
M/T "NEWBUILDING 643"	23,250
M/T "NEWBUILDING 644"	23,250

BULKLASTFARTYG

M/S "ARGO"	18,000
M/S "BISKOPSÖ"	20,060

MALMTANKERS

	TDW
M/S "BJÖRNÖ"	6,050
M/S "FOGLARÖ"	12,100
M/S "LEDARÖ"	12,360
M/S "LINDÖ"	5,540
M/S "SINGÖ"	6,900
M/S "SEA SWALLOW"	36,675

KYLLASTFARTYG

T/S "ANTIGUA"	8,100
M/S "ANTILOPE"	8,625
M/S "ARAWAK"	8,400
M/S "ARGONAUT"	8,400
M/S "ARIEL"	8,400
M/S "ATITLAN"	8,600
M/S "ATLANTIDE"	8,600
T/S "BALLADE"	7,128
T/S "BARCAROLLE"	7,128
T/S "BOLERO"	7,128
M/S "CAYMAN"	6,150
M/S "HISPANIOLA"	6,150
M/S "SAN BENITO"	8,440
M/S "SAN BLAS"	8,440
M/S "SAN BRUNO"	8,440
M/S "NEWBUILDING 279"	13,800
M/S "NEWBUILDING 280"	13,800
M/S "NEWBUILDING 281"	13,800
M/S "NEWBUILDING 282"	13,800
M/S "NEWBUILDING 283"	13,800
M/S "NEWBUILDING 284"	13,800
M/S "NEWBUILDING 285"	13,800
M/S "NEWBUILDING 286"	13,800

TORRLASTFARTYG

M/S "BURGUNDIA"	730
M/S "FRANCIA"	860
M/S "HUSARÖ"	9,230
M/S "NORMANDIA"	730
M/S "PARISIA"	860
M/S "SEGERÖ"	9,280

BIL/PASS. FÄRJOR

	BRT
M/S "TOR ANGLIA"	7,042
M/S "TOR HOLLANDIA" ..	7,432



TOR LINE

SALÉN-NYTT

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



Modern holländsk grafik har under hösten varit utställd ombord m/s "Tor Hollandia". Vid vernissagen i Göteborg den 18 september syntes bl. a. Ardy Strüver, som även var representerad i utställningen.

Tor Lines trafikutveckling

Från Göteborg och Tor Line har inkommit glädjande uppgifter om trafikutvecklingen under det nu snart avslutade verksamhetsåret. VD Hans Laurin säger i en delårsrapport från slutet av november, att årsresultatet av allt att döma kommer att innebära en mycket tillfredsställande förbättring jämfört med 1968.

Tor Mercia levererades 26/11 till sina ägare Triport Shipping Co. Ltd., London, varefter Tor Line tog emot fartyget på en långtids timecharter. Systerfartyget Tor Scandia beräknas bli levererat i mitten av januari. Med dessa två förstärkningar kan Tor Line i fortsättningen erbjuda sina lastkunder inte mindre än sex reguljära seglingar i varje riktning per vecka mellan Sverige och England och tre mellan Sverige och Holland.

Inklusive Götha-linjen, som ju numera även den, bedrivs under Tor Line-flaggan, har rederiet sammanlagt 17 fartyg i trafik.

Enbart i färjefarten fraktades under januari—november i år 365.000 ton last fördelas på 10.177 enheter, vilket innebär en ökning på ca 8 %. Under samma period befördrades 161.028 passagerare, ca 20.000 fler än året innan, eller 13 % ökning.

Sedan Tor Line startade sin trafik i mars 1966, har fram till 30/11 1969 rest inte mindre än 490.840 passagerare med de båda populära bilfärjorna "Tor Anglia" och "Tor Hollandia". Av dessa har 305.658 rest på linjerna från och till Göteborg. Speciellt de av Tor Line arrangerade "Fyndresorna" vinner allt större popularitet och höstens bokningar är i det närmaste tre gånger fler än året före.

Utnämningar

Till vice VD i Tor Line AB har från 1/1 1970 utsetts hr Magnus Bergelin, som vid sidan härav kvarstår som passagerarchef. Direktör Bergelin anställdes 1957 i Salénrederierna.

Till fraktchef har utsetts hittillsvarande bitr. fraktchefen Leif Lidholm, som anställdes i Salén Koncernen 1964.

Till fraktförsäljningschef har utsetts hr Lennart Odin samt till linjeavdelningschef för färjetrafiken hr Roland Börjesson, för Götha-trafiken till Kontinenten hr Lars Alfredsson samt för Götha-trafiken till Storbritannien hr Arne Diurlin.

De fyra senare kommer från Bratt-Götha-rederierna och anställdes där resp. 1947, 1931, 1950 och 1950.

TOR REVIEW

Ledningen för Tor Line har nyligen beslutat att etablera ett eget husorgan med namnet "Tor Review". Tidningen som skall tryckas på engelska kommer att utarbetas i nära samarbete mellan rederiets kontor i England, Holland och Sverige. Meningen är att medarbetare såväl ombord som i land skall bidra till innehållet.

Februari-lovsresor

Februari-lovsresorna till London som också ingår bland "Fyndresorna" anordnas i vinter för tredje året i följd. Specialpriser lämnas till alla koncernanställda! För endast Kr. 200:— kan såväl föräldrar som barn komma till London, där hotellrum i fyra dygn ingår. Ordinarie pris Kr. 295:—. Plats bör dock bokas mycket snart p. g. a. den stora efterfrågan. Kontakta Tor Line, Göteborg per tel. 031/54 03 00.



ERIK KEKONIUS IN MEMORIAM

Erik Kekonius hann med en rik och mångfacetterad karriär som sjöfartsman. Han var av gammal bergsmanssläkt men gick redan som 15-åring till sjöss i Östersjö-skutor och sedan i de stora segelfartygen, där han hann bli 2:e styrman i Abraham Rydberg. Som reservofficer tjänstgjorde han under flera händelserika år som svensk kontrollofficer i spanska inbördeskriget. När kriget kom, gick han över på aktiv stat som ubåtsofficer och senare bl. a. som adjutant hos chefen för marinen och som chef för marinens informationstjänst.

1949 blev han sjöförsäkringsman och efter ett mellanspel med egen haveri-byrå, verkställande direktör i Thordén Lines 1951—53, alltså i ett bolag som i annan skepnad idag återfinnes i Salén-koncernen. 1955 kom han till Bonnier-koncernen som chef för det nystartade Lions Steamship Co AB och när Bonniers köpte Bratt-Götha rederierna, flyttade han till Göteborg, där han stannade efter Bonnier-perioden. När Bratt-Götha samordnades med Tor Line 1967 blev han vice verkställande direktör i samtliga de ingående rederierna.

Som rederiman minns vi Erik Kekonius som en alldeles osedvanligt allround kunnig yrkesman. Han hade personlig erfarenhet av nästan alla vår branschs aspekter. Hans fallenhet och intresse för tekniskt nyskapande ledde hos Lions till en av våra första moderna bilfärjor m/s Prins Bertil. Han förnyade det föråldrade Bratt-Götha tonnage med moderna pall-fartyg för truckhantering, vilket för 7—8 år sedan var ett ytterst avancerat och radikalt steg. Chefen för den norska varvsgrupp där 10 av dessa fartyg beställdes av Erik Kekonius, har vid hans frånfälle gett uttryck för sin respekt för en personlighet som förmådde på en gång vara rederiledare och teknisk/hanteringsmässig nyskapare.

Erik Kekonius' insatser präglades av hans kraftfulla och dynamiska personlighet och det orädda engagemang med vilket han drev igenom vad han satt sig före. Han efterlämnar minnet bland sina arbetskamrater i Göteborg av en varm-hjärtad människa och en verklig vän.

Erik Kekonius föddes i Norberg den 26 december 1912 och avled i Göteborg den 14 november 1969 efter en längre tids sjukdom. Han efterlämnar hustru och tre barn.