



SALÉN NYTT

5/6/1970





Vid slutet av ett händelserikt, arbetsamt och väsentligen framgångsrikt år vill vi till alla medarbetare till sjöss och i land framföra ett varmt tack och tillönska ett

GOTT NYTT ÅR

John H. Taler

Per Larsson



VD har ordet:

Vår serie av 255.000 tons tankbåtar vid Kockums har utökats med ytterligare två med leverans 1974.

Prisskillnaden är enorm. De fartyg vi beställde för något mer än ett år sedan beräknas helt färdiga kosta ca 115/120.000.000 kronor. De nya torde komma att kosta ca 70 % mer.

Orsaken till att vi i alla fall vågat ta steget är naturligtvis den onaturliga tank-

marknaden. Den har gått upp betydligt mer än de 70 % som byggnadspriset sprungit iväg. Hur länge denna marknad varar kan ingen sia om. För att för vår del minska riskerna har vi slutat bort praktiskt taget hela vår tankflotta för 2/3 år med leveranser på de nya certaparterna från sommaren 1971 till slutet av 1972, d. v. s. i allt väsentligt är vi sysselsatta till goda villkor upp till 1974/75.

I samband med den nya beställningen har vi fått en ny partner, nämligen Kockums, som har 20 % delägarskap i fartygen. Vi har ju sedan länge intimt samarbetat med detta förträffliga varvsföretag och gläder oss nu åt att få samarbeta med dem också i rederisammanhang. Båda parter torde ha nyttiga lärdomar att dra av den träffade överenskommelsen.

CORONA-tvisten till ända

Den 2 september i år på eftermiddagen ingick från Hamburg ett telexmeddelande med följande inledning:

"Betr. Salénrederierna gegen Bartholomay stop ich glaube, der Vergleich ist jetzt gelungen stop Dr. Pflueger hat soeben wie folgt geschrieben, etc."

Detta besked lär ha fått åtskilliga personer att dra en suck av lättnad, nämligen de som under de senaste 12—14 åren ägnat tid och krafter åt den rättstvist, som i och med den nämnda kompromissen nu har nått sin slutpunkt. Tvisten har gällt ett fartyg vid namn "CORONA"; namnet säger förmodligen inte den oinitierade någonting, men om man nämner att fartyget ägdes av Salénrederierna fram till december 1956 och då gick under namnet CHRISTER SALÉN, så vaknar kanske intresset. Ja, alldeles riktigt, det är samma fartyg, som den 15 februari 1951 på resa i Stilla Havet bröts i två delar, varvid förskeppet gick förlorat men akterskeppet för egen maskin kunde återvända till Yokohama och med alla ombordvarande välbehållna. (Särskild artikel därom kommer i Salén-Nytt i början av nästa år, då det blir 20 år sedan haveriet inträffade.) Mycket har redan tidigare skrivits om den sällsamma händelsen, som för övrigt har utgjort en del av stoffet även i den rättsak som denna lilla artikel skall berätta något om och som alltså hade sin upprinnelse i att fartyget försåldes den 22 december 1956 till herr Robert Bartholomay i Hamburg.

FÖRUTSÄTTNINGARNA

Vilka omständigheter var det då som bäddade för tvist. Man torde kunna framhålla två företeelser såsom grundläggande. För det första var herr Bartholomay en typisk tillfällighetsredare. Hans profession var alltså inte alls att äga fartyg och reda i fartyg, utan han hade tjänat mycket pengar på andra affärer och gjorde fartygsköpet i första hand av skatte-skal. Tyska myndigheterna hade nämligen infört ytterst generösa avskrivningsregler och för att kunna göra bruk av de där liggande möjligheterna till skatteleddring redan vid årsskiftet 1956/1957 måste herr Bartholomay förvärva fartyget dessförinnan. Han gjorde det inte med den insikt och den omsorg, som kännetecknar en professionell redares handlande vid fartygsköp.



Sixten Ackermarck, chef jur. avd. berättar

För det andra drabbades köparen — eftersom han inte följde råd att sluta långtidsavtal för fartygets sysselsättning medan marknaden var god — av den

snabba marknadsnedgången under andra kvartalet 1957. Fartygspriserna var i december 1956 till följd av en god och fast fraktmarknad på en mycket hög nivå, och herr Bartholomay betalade följaktligen ett högt pris för fartyget. Men i mars 1957 började fraktmarknaden gå brant neråt, så att utbytet för de fartyg som därefter fraktades blev mycket ringa eller inget alls.

Ett tredje förhållande, som egentligen inte svarat siffermässigt för någon större del av det oerhört uppblåsta kravet, men som antagligen styrte vår motparts handlande i stor utsträckning, var att fartyget vid sin ankomst till Hamburg medio augusti 1957 inte var påfallande tip-top. Vid tiden för försäljningen gick fartyget ännu kvar på en flera år lång charter för British Phosphate mellan hamnar i Australien med lastning å Nauru- eller Ocean Islands för lossning Melbourne (forts. sid. 6)

Press-stopp

I presslägningsögonblicket meddelas att definitiv överenskommelse träffats mellan Salénrederierna och aktieägarna i Rederi AB Poseidon (moderbolag i Brodinrederierna) varigenom Salénrederierna förvärfvar samtliga aktier i nämnda bolag.

Salén-Nytt återkommer i nästa nummer med en presentation av den nya rörelseenheten inom koncernen.

Den överväldigande uppvaktningen på min femtioårsdag har försatt mig i ett dilemma. Jag skulle vilja skriva till var och en och tacka för den utomordentligt vackra tavlan*, för telegram och inte minst för ytterst vänliga brev. Rent praktiskt skulle det knappast gå inom rimlig tid framför allt eftersom kollegerna till sjöss hela tiden ändrar sina adresser. Således vill jag här i husorganet tacka alla ombord och i land och betyga hur djupt rörd och tacksam jag känner mig inför all vänlighet som visats mig.

Hans Söder



* Litografi av Marc Chagall.

Marc Chagall föddes i Ryssland 1887, men trots sin ålder är han ett av de aktuellaste namnen i det internationella konstlivet av i dag. Och — paradoxalt nog — han är det utan att vara enrollerad i någon av de moderna konstströmningarna. Han har inte uppfunnit en enda "ism" ... och han har knappast några lärjungar.

Men han målar — och med sitt måleri talar han ett språk som alla — eller nästan alla — förstår: hjärtats språk. Hans färg är känsla — och hans färger är oftast en smula vemodiga och helt och hållet genomsyrade av kärlek, poesi, musik. Men där finns också oro och melankoli — och märkvärdigt litet av bitterhet, anklagelse och tragik. Chagalls konst är tidlös — men också, på ett egendomligt fjärran och drömligt sätt, präglad av den tid som skapat den: vår tid.

SALÉN & WICANDER.

AKTIEBOLAG

ställer ut internationellt

Bland utställarna på den internationella marina mässan EUROPORT 70 i Amsterdam märktes bl. a. Salén & Wicander AB, som hade en flitigt frekventerad monter, strategiskt mycket välplacerad i genomgången mellan de båda hallarna.

Bland de utställda tillbehören fanns hela serien av olika GUNCLEAN-modeller: den tidigare mycket kända GUNCLEAN Sr samt nytillskottet GUNCLEAN Jr, som finns för såväl vattensom luftdrift, och GUNCLEAN WT (wing tank), en vattenkanon, speciellt konstruerad för fast installation nere i en vingtank i ett Ore/Oil-fartyg eller i en toppvingtank.

Den helt nyligen konstruerade SKIM-CLEEN-bojen fanns också utställd och väckte stor uppmärksamhet bland de internationella besökarna.

Salén & Wicanders SALWICO brand-, rök- och gasvarnarsystem fanns också utställt. Den finska Strömberg-panelen, uppbyggd helt av integrerade kretsar, rönt speciell uppmärksamhet.

Ett helt nytt amerikanskt avloppsreningsystem "AQUANOX", som av specialister klassas som unikt vad gäller reningsgrad och enkelhet, drog även det stor publik till montern.

Salén & Wicander som sedan ett par år tillbaka marknadsför flera produkter på världsmarknaden hade också passat på att kombinera utställningen med ett agentmöte. Cirka 25 agenter från hela världen hade mött upp till två dagars konferens.

Pressinformation

Trots ett cirka sex månaders försäljningsavbrott som de svåra tankerexplosionerna i slutet av 1969 vållade GUNCLEAN tankspolningsutrustning, har Salén & Wicander AB erhållit order under 1970 till ett belopp som drygt överstiger 11 miljoner kronor. Dessa order gäller tankspolningsapparater för 5,2 miljoner dwt tanktonnage.

Bland de stora tankfartyg som skall utrustas med GUNCLEAN märks de 5 × 325 000 dwt fartygen under byggnad i Spanien för Gulf Oils räkning. Vidare märks två (2) stora ore/oil fartyg för japanska redare, vilka under två års tid prövat de flesta på marknaden förekommande tankspolningsutrustningarna.

Trots att japanska redare drabbas av en hög tullavgift i de fall utländsk utrustning väljes framför inhemsk produkt har de japanska rederierna valt GUNCLEAN tack vare dess större effektivitet.

Samtidigt som tankerexplosionerna i slutet av 1969 vållade GUNCLEAN ett försäljningsavbrott, kom denna period att klart bevisa att installation av GUNCLEAN är en absolut nödvändighet för att rationellt kunna driva ett stort tankfartyg.

För en tid sedan tog det tre (3) dyrbara veckor att med konventionell tankspolningsutrustning rengöra ett 225 000 dwt tankfartyg som skulle garantidocka i en nordeuropeisk hamn. Salénrederiernas 210 000 dwt tanker "Sea Sovereign" som är fullt utrustad med GUNCLEAN använde enbart 36 timmar för motsvarande rengöring före sin garantidockning i Japan i november 1970.

GUNCLEAN-systemet som idag omfattar en hel serie av olika typer av tankspolningsapparater finns installerat i mer än 35 miljoner dwt tankfartyg, allt ifrån ett litet fartyg om 3 185 dwt till världens största fartyg om 326 585 dwt.

GUNCLEAN tankspolningsutrustning är en helsvensk produkt.

Toyota 1971



WIKLUNDS

AB A. Wiklunds försäljare E. Sagerlid ses här överlämna den första Toyotan av 1971 års modell, en 1200 Coupé, till herr och fru Wänglund, Jakobsberg. Familjen Wänglund har tidigare kört andra bilmärken som Volvo och Opel och vi kan bara önska dem lycka till i valet av en Toyota 1971.

Den största tårta någonsin serverad

(i varje fall på Nordsjön).



Serverad ombord M/S Tor Anglia den 7/10 1970 på resa Amsterdam—Göteborg. Beställare Sikkens Paint Factory, för att hylla sin chef.

Tårtan rullades in i matsalen på särskild vagn.

Sikkens var 70 personer som åt så mycket de orkade. Hela besättningen åt tårta dagen efter. På frukostbuffén, dagen efter bjöds tårta på ca 100 passagerare. Terminalfolket i Göteborg åt tårta o.s.v.

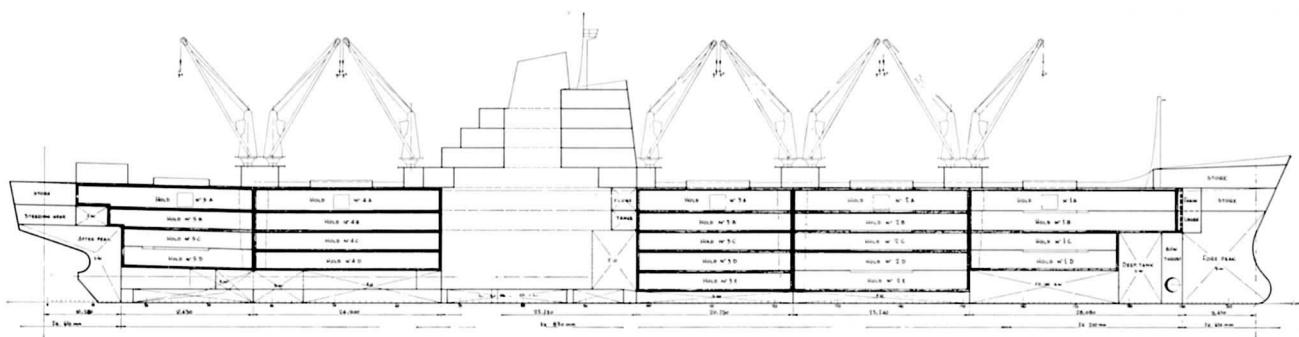
Ingredienser (bland annat) 350 ägg, 15 liter vispgrädde, 4 kg marsipan. Storlek 1 m i kvadrat, vikt 75 kg.

Tårtan var trots sin storlek mycket välsmakande.

M/S TOR ANGLIA
Kenneth Bellander



Kapten G. Wirén och maskinchefen O. Skjaeveland på T/S "BARCAROLLE" fick denna japanska docka i vitrinskåp av stadens borgmästare då fartyget för första gången anlöpte hamnen i Kobe för lossning. En skön tradition som kanske svenska hamnchefer och borgmästare i våra hamnstäder kunde tänka sig att kopiera för Svensk good-will...



VAD SKALL DOM HETA?

Som framgår av fartygsförteckningen på annan plats i Salén-Nytt har vi bl. a. åtta kyllastfartyg beställda vid La Ciotat i Frankrike.

Dessa behöver namn, men vad skall de heta?

Som vidare framgår av fartygslistan har vi en lång serie av båtar med namn på "A", tre fartyg på "B", tre på "SAN" och två med spanskt klingande namn inom kylrederiet.

Detta att genom en initial eller del av ett namn omedelbart kunna fastställa vilken typ av båt det rör sig om är som alla förstår en fördel och det kan kanske ge en ledtråd i sökandet efter namn för de åtta nybyggna.

Vi utlyser därför en pristävling för alla anställda inom koncernen som går ut på att hjälpa oss att finna åtta internationellt gångbara namn.

Konkurrensen blir hård — inom SUNKISTs organisation i Californien håller man på med samma sak.

Svaren märkta SALÉN-NYTT Kylfartygsnamn bör vara oss tillhanda den 1 mars 1971.

Vi skall be att få återkomma i nästa Salén-Nytt med att avslöja vad det fina priset kommer att bli!

Fartygsadoptionen

Sjökapten Sven Lantz, som lämnade befälet på SAN BENITO den 24 februari 1970 kom till rederiet i januari 1931, befordrades till befälhavare i april 1937 och har sammanlagt fört befälet i 23 olika rederiets fartyg, flera i olika omgångar, har skrivit till Salén-Nytt beträffande fartygsadoption, något som ligger honom varmt om hjärtat:

Att de flesta svenskar inte är så seaminded som de borde vara när man tänker på vad sjöfarten betyder för landet, är ett understatement. Jag tror nästan att enda gången något större intresse visades för sjöfarten var under kriget, och då i synnerhet för lejdfartiken, d. v. s. speciellt de lejdfartyg som kom hem med bl. a. kaffe i lasten. Då kunde det ju eventuellt bli ett kvartskilo extra till den lilla ransonen som vanligen gavs.

Det bästa som hittills gjorts för att uppamma intresset för fartyg och sjöfart är den av Föreningen Sveriges Flotta startade fartygsadoptionen, och det är bara beklagligt att den inte slagit igenom mera, och att det inte görs mer propaganda för den. Varje utgående fartyg borde vara adopterat.

Att jag själv kom med i adoptionen var tack vare att jag vid ett sammanträffande med dåvarande redaktören för Sveriges Flotta, kapten B. Ohrelius, blev tillfrågad om jag inte vore villig att medverka, för själv hade jag knappast kommit mig för att sätta igång med att ta reda på hur det går till etc.

Någon svårighet att finna "adoptivfäder" för ett fartyg är det minsann inte! Många klasser stå på turn, och fartygen räcker aldrig till.

Fartyg som mer än andra lämpar sig för adoption är sådana i World Wide Trade, då det ju från sådana resor alltid finns nytt och intressant att berätta. Här ligger t. ex. våra kylfartyg väl till.

De tre sista fartygen jag fört har alla varit adopterade av någon klass i Käppalaskolan, på Lidingön. Korrespondensen har varit mycket livlig, och nöjet av den stor på båda håll.

Enligt adoptionsarrangörerna är ett eller två brev per månad ungefär lagom, och att åstadkomma det är ju inga svårigheter.

Det är ju inte meningen att befälhavaren ensam skall sköta korrespondensen från fartyget, även om det rätt ofta blir så, utan vem som helst får bidra.

Ibland har jag bett passagerare, och då i synnerhet kvinnliga sådana, att skriva ett brev, och ibland någon kvinnlig anställd, och dessa brev ha naturligtvis särskilt uppskattats av flickorna i klassen.

Att intresset hos eleverna varit mycket stort har jag själv kunnat övertyga mig om, då jag vid ett flertal tillfällen under

vistelse i Stockholm besökt skolan, och för klassen varje gång visat några hundra slides tagna under resorna. Vanligtvis har två lektionstimmar anslagits till besöket, varav den sista halvtimmen använts till besvarandet av det otal frågor eleverna velat ha svar på.

Denna adoption uppammar ju hos eleverna inte bara ett intresse för sjöfarten, utan även intresse för geografi och liknande.

Jag vet att några av mina kollegor i Rederiet är lika intresserade som jag, och har haft lika mycken glädje som jag av denna adoptionskorrespondens, men önskvärt vore att samtliga Rederiets fartyg lät sig adopteras.

Jag tillåter mig därför föreslå att befälhavarna i ännu icke deltagande fartyg tillskriver Föreningen Sveriges Flotta, Fartygsadoptionen, Birger Jarlsgatan 18, Stockholm.

Med kollegiala hälsningar,

Sven Lantz

Befälhavare

Kommentar

AV SALÉN-NYTTs redaktion har Föreningen Sveriges Flotta tacksamt och med största intresse beretts tillfälle att ta del av sjökapten Sven Lantz' artikel angående fartygsadoption. Föreningen instämmer helt med kapten Lantz' synpunkter. Någon svårighet att finna adoptionsfäder föreligger inte, för närvarande står nära 100-talet skolklasser på törn. Denna efterfrågan motsvaras tyvärr inte på långt när av adoptionsintresserade fartyg, varför varje insats av här ifrågakarande slag tacksamt noteras och resultatet avvaktas med intresse.

FÖRENINGEN SVERIGES FLOTTA

Fartygsadoptionen

(CORONA forts. fr. sid. 2)

eller Hobart och under periodens senare skede motsvarande lastning å Christmas Island för lossning Fremantle, samtliga lastningsplatser små ögrupper utanför Australien. Oavsett den delvis hårda traden som givetvis verkade förslitande på fartyget i sin helhet, fanns dock inget anmärkningsvärt att rapportera, varken vad gällde underhåll eller driftssäkerhet, vid försäljningen december 1956. Efter ytterligare några månaders fosfat-transporter kom fartyget — efter en hemresa via Panamakanalen med tunga laster och mycket svårt väder, som medförde åtskillig skada på fartyget — till sin nya hemmahamn Hamburg. Att fartyget vid det tillfället — då hon för första gången så att säga kom under köparens egna ögon — inte till alla delar lär ha inneburit en skönhetssyn, torde ha varit droppen som kom bägaren att rinna över.

Att fartygets allmänkondition avsevärt försämrats under de 8 månader, som hann passera mellan försäljningen och ankomsten till hemmahamnen Hamburg, berodde på eftersatt underhåll, vilket hade sin förklaring i den nye redarens oförmåga att bedöma behovet av färg och annat underhållsmaterial, men även — kanske ännu mer avgörande — i att besättningen successivt kraftigt decimerats, såväl i antal som kvalitet. Belysande är kanske att normalbesättningen ombord tidigare var 41 man, men vid ankomsten till Hamburg endast 16 var kvar ombord (den största avgången ägde rum i England kort tid dessförinnan).

AVTALET

Köp av begagnade fartyg sker nästan undantagslöst på ett standardformulär, där huvudvillkoret är att fartyget förvärfvas "as she is", d. v. s. man köper här, liksom på andra områden — varav bilhandeln är ett välbekant — det begagnade föremålet i befintligt skick efter besiktning. Det hör till undantagen att parterna kommer i tvist beträffande fartygets kondition (däremot tvistas ibland angående utfästelserna om fart och oljeförbrukning).

KRAVET

I "CORONA"-fallet drog sig köparen emellertid inte för att framställa ett jättestort skadeståndskrav, (8,2 milj. tyska mark + räntor), och detta gjordes på i huvudsak två påstådda rättsgrunder. Dels påstods att fartyget genom köpeavtalet hade tillförsäkrats egenskaper, som hon i verkligheten inte hade, dels påstods att ett svikligt förfarande hade förekommit på säljarens sida då det gällde fartygets tillstånd. Köparens talan kan emellertid sägas ha blivit fullständigt underkänd. Domen i första instans — underrätten i Hamburg — dömde i säljarens favör så när som på ett par obetydliga poster medförande en betalning som endast var 1,5 % av kravet.

Den kompromiss som nu avslutat ärendet innan dom fallit i andra instansen innebär betalning av ett belopp som ligger väsentligt under 5 % av köparens krav.

Det är en betalning som enbart görs för att slippa ytterligare arbete och kostnader, och i sak måste köparens talan sägas ha visat sig helt obefogad. Här kan nämnas att DM 1,1 milj. krävdes för det att säljaren under förhandlingarna inte hade särskilt påpekat att fartyget 1951 hade råkat ut för itubrytningen. Som vi framhållit hade fartyget som följd därav ett förskepp som var 6½ år yngre än fartyget i övrigt, alltså enbart en fördel. Köparen har också sedermera självmant dragit tillbaka denna kravpost och många andra.

FÖRFARANDET

Därmed är man inne på frågan om förfarandet i tvisten och därvidlag finns en del av intresse att rapportera och att framhålla som varnande exempel. Man får åskådliggjort hur formalia påverkade av litet olämplig behandling kan få ett ärende att fullständigt spåra ur. I "CORONA"-fallet skulle enligt en klausul i avtalet en eventuell tvist slitas genom skiljedom i Sverige. Att man överenskommer om skiljeförfarande är närmast regel i sjöfartssammanhang; det har alltid sagts att ett sådant förfarande har särskilt tre fördelar framför rättegång vid de ordinarie domstolarna, nämligen att förfarandet blir snabbare, att det blir mindre kostnadskrävande och att resultatet kommer endast till parternas kännedom. Det är väl något tveksamt om talet om dessa fördelar har någon grund i verkligheten idag. Emellertid stadgar den svenska lagen om skiljemän alltså att skiljedom skall meddelas inom sex månader från den dag då skiljeförfarande påkallades. Tvisten hade med den uppläggning köparen ända från början begagnade sig av, en enorm omfattning och man hann naturligtvis inte att bereda materialet så att dom kunde meddelas inom lagens sexmånadersperiod. Genom ömsesidig tilläggsöverenskommelse mellan parterna förlängdes tidsfristen flera gånger, men till slut började säljaren förlora tålmodet inför köparens verklighetsfrämmande krav och sade ifrån att man inte kunde hålla på att debattera varje enskild kravpost och att om ytterligare förlängning skulle komma till stånd så vore det under förutsättning att nämnden finge avge en så kallad mellandom, d. v. s. att nämnden skulle besvara frågan huruvida någon skadeståndsskyldighet alls förelåg. På så sätt skulle man ha kunnat undvika hela debatten om varje enskild post i kravet. Detta förslag om mellandom framstod då förtiden som rimligt och idag — efter det att parterna har hållit på i tolv år att arbeta och lägga ned kostnader på detta ärendet utan att någon framgång för köparen har blivit följden — framstår förslaget verkligen som välbetänkt. För att inte skiljeförfarandet skulle avbrytas, frånföll säljaren sedermera kravet på mellandom, men köparen medgav ändå inte förlängning utan yrkade att skiljeavtalet skulle förklaras överksamt och vägen stå öppen för parterna till de ordinarie domstolarna istället. En avskrivning av ären-

det blev också skiljenämndens utslag sedan åtskilliga professorer hade intygat att detta var enda utvägen, så som saken hade utvecklats sig.

Därnäst inträffade att Bartholomay sökte arrest på ett av Salénrederierna tankfartyg (DAGMAR SALÉN), som besökte Hamburg, detta för att få forum i Hamburg för "CORONA"-tvisten. Detta hände den 10 maj 1960. Vår plädering att arresten var obefogad dels därför att parterna hade avsett svensk jurisdiktion och dels därför att någon reell anledning inte förelåg ur ekonomisk synpunkt för Bartholomay att skaffa sig särskild säkerhet gentemot Salénrederierna gav inte önskat resultat, utan det hela slutade med att Hamburg-domstolen förklarade sig behörig att ta upp "CORONA"-tvisten och dessutom fick Salénrederierna ställa bankgaranti för en avsevärd summa pengar för att få loss det arresterade fartyget. (Bartholomay å sin sida fick också ställa en bankgaranti till att täcka de kostnader på Salénrederiernas sida, som Bartholomay kunde sedermera få att bestrida). Varför köparen och hans ombud gjorde denna arrestaktion för att få forum i Hamburg är obegripligt. Svensk lag skulle fortfarande vara tillämplig. Man räknade kanske med att en tysk domstol skulle tillämpa den på annat sätt än en svensk skiljenämnd skulle göra.

REKORDSTORT MÅL

Därefter har rättegången fortskridit under de gångna tio åren med temporära avbrott sammanhängande med att personer engagerade i fallet både hos domstolen och på parternas sida har avlidit eller pensionerats eller förflyttats. Herr Bartholomay själv avled för några år sedan och fick alltså inte uppleva slutet på denna rättsak. Några siffror kan nämnas till belysande av vilken omfattning arbetet har haft: parterna har skrivit 53 inlagor vardera, domstolarna och deras egna experter har avlätit 36 olika aktstycken omfattande ca 400 sidor, ett 20-tal personer har lämnat sakkunnigutlåtande, 8 personer har hörts som vittnen, det skriftliga samlade materialet hos Salénrederierna omfattar 16 pärmar och 28 mappar med ett innehåll på bortemot 10.000 sidor. De kostnader som har uppkommit till följd av allt det nämnda arbetet och för den tidigare omnämnda bankgarantin uppgår på Salénrederiernas sida till 1,6 miljoner kronor och kostnaderna på motpartens sida torde inte ligga långt därunder. Motparten har i slutuppgörelsen tagit på sig att bära en del av Salénrederiernas kostnader och dessutom finns försäkrings-täckning för en stor del.

FARTYGET TJÄNSTGÖR ÄNNU

Hur har det då gått för fartyget? Jo, hon var uppenbarligen inte ett sådant vrak, som den tyske köparen ville ha det till, utan hon har stått bi mycket väl. Efter att ha tjänat herr Bartholomay i tio år försälldes hon i mars 1967 till ett filippinskt rederi och såvitt är bekant seglar hon ännu idag, 25 år gammal, nu under namnet "PHILIPPINE PROGRESS".

Intendenturinfor- mation

Från Salénrederiernas inköpsavdelning i Göteborg har vi fått en information om proviantering och kosthåll ombord i T/T SEA SOVEREIGN som vi har nöjet citera:

Fartyget lämnade KMV den 3 november 1969 för en långtidscharter Japan och P.G. Helt naturligt planerades fartygets första proviantering minutiöst. När fartyget lämnade KMV fanns ombord en "sjöstock" till ett värde av ca 90.000:—. I första hand oroande vid denna proviantering var om kubiken i förråden skulle stämma överens med de beräkningar vi själva gjort på den proviant, som skulle levereras. Vi kunde konstatera, att våra farhågor var helt onödiga. När fartyget var färdigprovierat, fanns ytterligare kubik tillgodo. Proviantelevererades enligt nedan och till följande värden:

BHA, Göteborg	86.300:—
BK, Hälsingborg	2.700:—
Skeppshandlare, Lissabon ...	1.000:—

Här följer en specifikation över besättningens matkostnad per man och dag till och med 3:dje kvartalet 1970:

1969 (3/11—31/12)	7:45
1970 (1:a kvartalet)	6:61
„ (2:a kvartalet)	6:79
„ (3:e kvartalet)	6:58

Resultatet under de första tre kvartalen 1970 är utomordentligt bra och beror till stor del på att personalen inom ekonomiskavdelningen varit duglig och att provianteringen genomförts på ett riktigt sätt. Enligt utlåtande vi fått från ett flertal befäl, som lämnat fartyget, har maten ombord varit mycket bra.

Under de första tre kvartalen 1970 har följande inköp av färsvaror gjorts hos skeppshandlare i Kiire:

1970 (1:a kvartalet)	6.059:—
„ (2:a kvartalet)	6.303:—
„ (3:e kvartalet)	17.170:—

I tredje kvartalet ingår en torrproviant-sändning från BHA i Göteborg till ett värde av kr 7.894:—. För övrigt rör sig inköpen om uteslutande färsvaror, öl och läskedrycker. Som bekant har skeppshandlaren i Kiire monopol inom den oljeterminal, som t.t. "SEA SOVEREIGN" angör, men enligt befäl vi intervjuat har de enbart goda erfarenheter av dessa tvenne skeppshandlare (en för proviant och en för stores). Vid de kontinuerliga prisjämförelser vi utför är priserna i

Kiire något högre än hos rederiets ordinarie skeppshandlare, Fuji Trading. Skillnaden är ca 8—10 %. Vi återkommer här till längre fram.

Förnödenheter inköps i mycket liten utsträckning och vi har under året haft kontinuerliga skeppningar. En mindre torrproviantskeppning har också ägt rum under tredje kvartalet.

Med tanke på att fartygets totala kvartalsförbrukning ligger runt kr 21.000:— var vi införstådda med att ny sjöstock skulle bli aktuell till fartygets planerade dockning i november 1970. Det behöver knappast nämnas vad maten innebär för de ombordanställda i detta fartyg och ett villkor är därför, att en hög kvalitet och standard hålles och naturligtvis också svenska varor. Med ledning härav uppmanades fartyget att inkomma med en sjöstocksrekvisition med BHA som utgångspunkt och leverantör. Vi kan nämna, att vi även planerade att skeppa en mindre kvantitet spritvaror och en större kvantitet tobaksvaror. En jämförelse visar, att vi idag betalar kr 31:— per 1.000 st. för amerikanska cigaretter hos BHA. Motsvarande pris hos skeppshandlaren i Japan är kr 50:— per 1.000 st. Förstnämnda pris kommer också besättningen tillgodo.

För att återkomma till omtalad skeppning ansågs det lämpligt, att densamma inträffade i Japan under fartygets dockningsperiod i slutet av november. Allt planerades härefter och har nu följande proviant, förnödenheter och reservdelar skeppats enligt nedan:

Vikt/kg	Vara	Frakt	Kostn./kg
15.434	Förnödenheter	9.784:-	0:63
	Reservdelar		
5.336	Torrproviant	4.640:-	0:86
	Vin- o. spritvaror		
12.865	Kyl- o. frysprov.	13.083:-	1:01
Totalt:			
33.635		27.507:-	0:82

kilo

35 cont. Kyl- o.		
frysproviant	12.865	57.432:—
19 cont. Torrprov.	3.711	11.823:—
Proviante totalt:	68.955:—	

Utöver provianten har följande sprit- och tobaksvaror skeppats. Vikt och kostnadsfördelning:

kilo

4 cont. Vin- o. spritv.	1.245	5.701:—
2 cont. Tobaksvaror	380	6.251:—
Totalt:	11.952:—	

Med tanke på att t.t. "SEA SOVEREIGNS" totala kvartalsförbrukning av proviant ligger runt kr 21.000:—, skall en 12-månadsperiod vara säkrad, om man



Bengt Rydberg

beaktar, att en del färsvaror köpes på plats i Japan. Som framgår enligt ovan är den totala fraktkostnaden för kyl- och frysproviant kr 13.083:—, vilket — med tanke på kvantiteten 12.865 kg — gör kr 1:01 per kg. Beträffande torrproviant, vin, sprit och tobaksvaror är fraktkostnaden kr 4.639:— och med tanke på den totala kvantiteten 5.336 kg utgör detta kr 0:86 per kg. Totalt på proviantens värde skall således läggas kr 16.274:—. Det procentuella påslaget för frakt och omkostnader utgör då ca 23 % på vårt inköpspris. Detta bör anses som mycket gynnsamt, eftersom våra kontinuerliga prisjämförelser visar, att proviantpriserna i Japan i genomsnitt ligger betydligt över 40 % högre än de priser vi idag tillgodo-gör oss hos BHA. En proviantering i Japan innebär dessutom, att större avkall får göras på kvalitet och standard, vilket naturligt återverkar på kosthålllet ombord. Visst finns det en hel del skandinaviska produkter hos Fuji i Japan men använder vi dessa enbart i nödläge, eftersom de betingar mycket höga priser. Ett japanskt julbord skulle säkert inte uppskattas ombord. Någon kanske invänder, att med de råvaror vi idag har tillgång till i Japan, kan en hel del beredningsarbete göras ombord, men beakta, att fartyget är utrustat med enmansköck och även om övertid godkännes, finns inte tid tillräckligt för t. ex. charkuterifabrikation ombord.

Man kan också göra följande kostnadsreflektion. Med den sjöstock fartyget lämnade KMV den 3/11 -69 och med de kompletteringar av färsvaror, som varit nödvändiga i Japan, har t. o. m. tredje kvartalet 1970 en genomsnittlig kostnad per man och dag om kr 6:86 kunnat hållas. Den sjöstock vi nu sänt från Sverige var vad inköpspriserna beträffar i stort sett identisk med den som erhöles vid utrustningen på KMV. Frakt och omkostnader på den till Japan nu skeppade sjöstocken utgör som nämnts ca 23 %. Motsvarande bör då läggas på kostnaden per man och dag, vilket uppskattningsvis skall resultera i en kostnad under de kommande 12 månaderna med ca kr 8:40 per man och dag, vilket även det är ett utomordentligt gott resultat. I fartygets kosthållsrapport kommer dock att redovisas ca kr 6:80 per man och dag, eftersom fraktkostnaderna icke redovisas här.



19 ton tomma och handgjorda resväskor av oxhud lossas från CARGOLUX' superfreighter i Tokyo — hemflygningen gick via Hong-Kong där man tog 28 ton textilier till Hamburg.



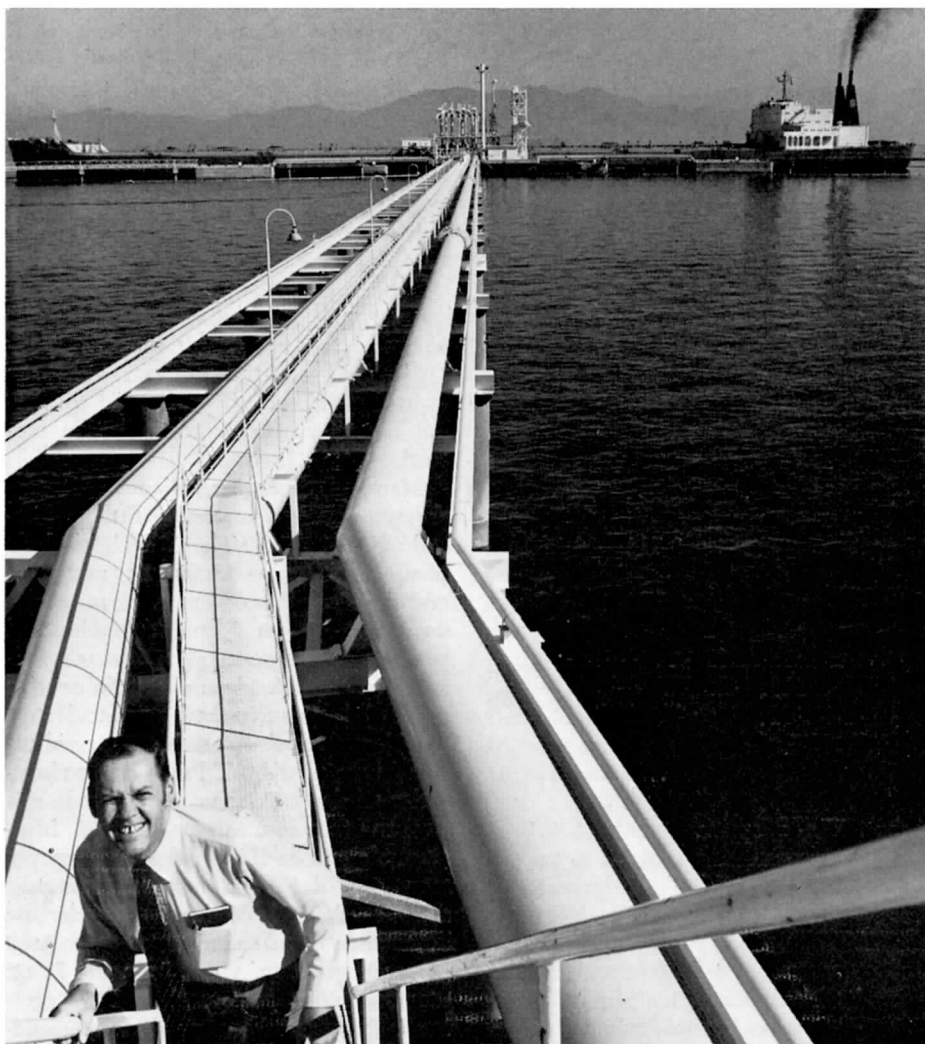
Snabblossning av citrus från "SAN BRUNO" i Tokyo enligt pallsystemet utarbetat av Rederiets lasthanteringsspecialister i Stockholm.



Med Nikons fiskögeobjektiv får Per-Olow en cirkelbild om 180 grader och därmed hela kontrollbordet med kameran endast 25 cm från bordets sarg.



Bland jobben som utfördes på varvet i Aioi var förlängningen av skorstenarna på "SEA SOVEREIGN". I fonden inloppet till Aioi.



Bengt Sohlberg — som är verksam i Japan som Rederiets inspektör, i Kiure där han just räknat in de 479 stegen från "SEA SOVEREIGN" till oljetankfarmen hos Tokyo Tanker.

Per-Olow:

Japansk telefoni . . .

Jag vet inte huruvida Falstaff Fakir gjort några uttalanden som samlats i häftad eller bunden utgåva om Japan. Det är tolv år sedan jag hade min resrutt över Japan och jag antar att Falstaff Fakir liksom jag skulle ha funnit Nipponfolket väl tillrätta i vers-form.

Med ett större antal japanska bugningar hälsar jag Dig välkommen att medfölja något fartyg i Salén-flottan vid invasion för landsättandet av frusna fiskar, Sunkist-apelsiner och dito citroner, Chiquita-bananer och crude-oil. Under förut-sättning att Du gillar en kulinariskt anrättad valbiff så kan Du glädja Dig åt ton-vis med fruset valkött som på våra fartyg fraktas till Nippon. Själv flög jag till Tokyo med nästan 19.000 kg tomma resväskor. Jag skulle inte handla väskorna fulla, — partiet togs ombord på CARGOLUX' i Milano för en importör i Tokyo. Sköna oxhudsväskor, — handgjorda naturligtvis senare åsatta oskäligen statuspriser till konsumenterna. Vi ombord på CARGOLUX, gissade att de skulle användas av från Japan emigrerande japaner med statusbehov . . . För mina inhandlade prylar räckte det gott med några i Tokyo tillverkade plastväskor med artificiell skinnlukt.

Till Nippon kan man komma med båt från alla håll. Jag försökte också att åka tåg. Det blev högst angenäm erfarenhet. Herr SJ-generalen Peterson skulle säkerligen finna att svenska folkets järnväg är delvis en u-landsföreteelse vid hans eventuella jämförelse med Nippons Eisenbahn.

Telefoner är ju en välsignelse. Jag fann en sådan i en liten hytt intill bufféavdelningen på Tokaido-expressen vid en resa Tokyo—Osaka. Min svaghet för telefoner gjorde att jag lyfte på luren och undrade om jag kanske skulle kunna få ett samtal expedierat till Sveriges huvudstad, — STOCKHOLM. Neej, — inte Kockshelm utan S-t-o-c-k-h-o-l-m. Den söta lilla snedögda biten som kallas overseas operator, — (hum-hum), undrade till vilket nummer. Stavade igenom alltsammans tillsammans, medan tåget rusade iväg så att kaffet höll på att komma efter koppen, ombads jag vänligt att vänta någon minut. Väntande trodde jag för den gulliga rösten skulle kolla stavningen på alla underliga ord jag lämnat, då jag inte kom ihåg numret.

Någon telefonkatalog för Stockholmsområdet kunde jag inte finna i det sardinburkstora utrymmet. Något som jag inte skall försumma att skriftligen påtala per brev till Japanske expresstågsgeneralen.

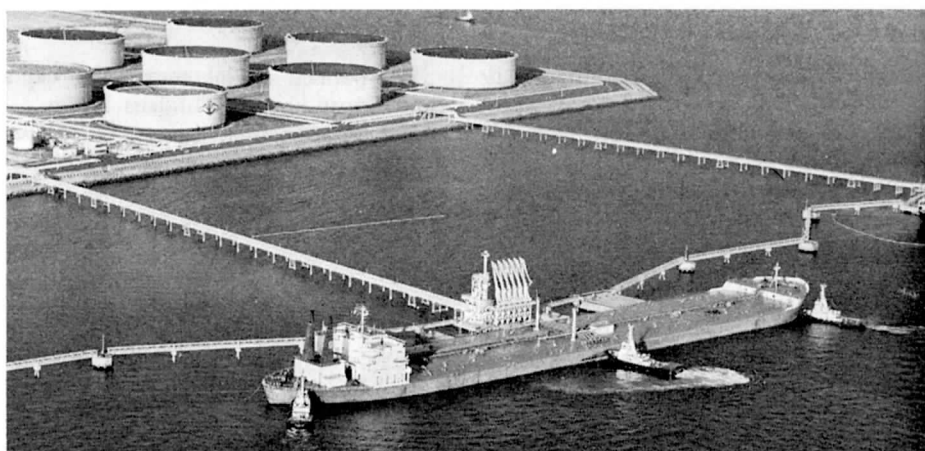
— "Your call to Stockholm is swinging, Sir — kindly cut in, Your requested party is on the line", kvittrade den lilla snedögda telefonissan i Tokyo. Jag vände

mig om för att konstatera att jag verkligen var ensam och rösten kom ur telefonluren lika klart och distinkt som om jag talat med Vällingby från Vällingby. "Jaha, detta är generaldirektör Peterson vid Statens Järnvägar". Jag kunde nästan se karl'n framför mig, — fy katten vad tekniken är framfusig. "God kväll", sa jag. "Go' morron", sa generaldirektören. "Ha, ha, ha — generaldirektören, det är faktiskt även tidsmässigt en viss efterblivenhet där hemma i gamla Sverige", sa jag. "Hm, hm, — samtalet anmälades från Tokyo, — vem talar jag med, jag har ont om tid..." "Ont om tid har jag också, därför åker jag med Tokaido-expressen, hastighetsmätaren i baren utanför telefonhytten här visar att tåget spruttar fram med 220 km/tim. Har herr generaldirektören tänkt sig att modernisera våra tåg så att dom åtminstone har telefonförbindelse mellan förare och stationer där hemma i svenska barrskogarna? Om telefonen introduceras på SJ:s tåg så skulle kanske inte lokförarna behöva stiga av tågen och ringa från en stoltelefon utmed banan och samtidigt se sitt tåg ge sig av på egen hand..." — "Ringer Ni från ett tåg, — vem är Ni förresten?" — "Jag heter Per-Olow och sysslar med gravmålningar när jag inte försörjer min familj. Ni har alldeles rätt, herr generaldirektören, jag ringer från ett tåg i Japan, och ser just nu det berömda Mount Fuji rusa iväg i motsatt riktning för att skaka snön av sig, och..." — "... sorry Sir, — it seems that Your party hung up on You. Will You kindly pay the chiefconductor on the train the sum of 3.646 yen next time he passes through Your car? Please forgive me for kept You waiting".

Rar unge. Undrar ännu vad generaldirektören därhemma på Centralstationen i Stockholm tror om telefoner och tåg i Japan... Hemma får man vara tacksam om det finns nån lur till apparaten, den brukar vara bortsliten.

Under flera veckor — ja, en månad — flaxade jag med Japan och Nippon airways, med tåg och taxi till de Salénfartyg som anlöpte hamnar i Japan. "Sea Sovereign" — i mitt tycke inte särskilt vacker om än mäktig, — mötte Bengt Sohlberg och jag i Kiire nedanför Kago-shima i södra Japan. Vi chartrade en Cessna 206 för att jag skulle ta flygkort av henne då hon puttades upp mot oljepiren av flera tugboats. I botten på vår chartrade Cessna fanns ett runt uttag av ca 40 cm diameter. Vid tredje svängen över "Sea Sovereign" hade jag vevat undan plåtskivan som täckte hålet och lyckades nästan få erfara hur en femdubbel Mollbergare och skruv skulle kunna kännas från 3000 fot mot oljepiren i Kiire. Det blev i alla fall några kort av det databehandlade oljeträget...

Några da'r senare träffade jag alla de glada strävsamma gossarna ombord, då "Sea Sovereign" dockades i Aioi. Någon vecka senare fotade jag henne då hon i ny-makat skick presenterade sig på red-



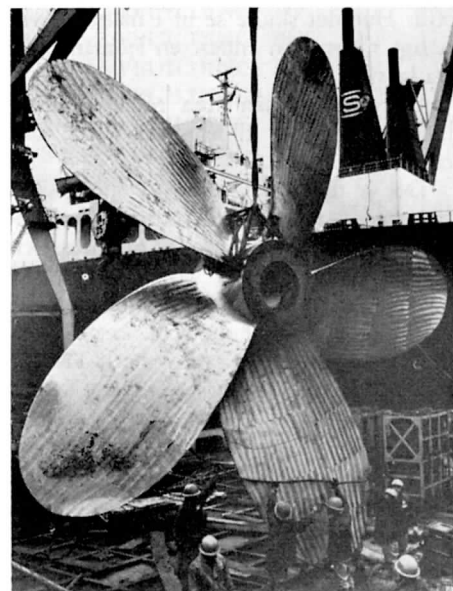
Tankbåtar är egentligen sällan vackra — kanske adjektivet manifika kan tillåtas. Här en flygbild av "SEA SOVEREIGN" vid angöringen av oljepiren i Kiire hos Tokyo Oil Tankers.

den utanför Aioi, kråmade sig som en rashund vid en jurybedömning på en championutställning. Bolero, Barcarolle, San Bruno, San Benito, Polar Equador och Golar Frost, är några av de fartyg jag fick möjlighet att följa under lossning, lastning eller dockning i Japan.

Resan var givande för mig — ur bildsynpunkt. För att inte tala om alla de sköna personligheter jag träffade såväl inom Rederiet som hos våra agenter och andra. Ber att få tacka för Er visade vänlighet!

Med ett stort antal japanska bugningar!

* * *



"SEA SOVEREIGN's" fembladiga propeller om 51 ton fick en "brush up" under överinseende av specialist från Stone's i England och kontroll av Rederiets egna för dockningen av "SEA SOVEREIGN" till Japan utresta inspektörer.



Svavelkällorna i Kasatsu Spa är en av de många svavel-kuorterna i Japans bergland som är lika populära konvalescens-orter såväl under sommaren som i smällkalla vintern med snöglöpp. Man badar vintertid i hotellens bassänger dit det hälsobringande badvattnet letts in per blyrör.

Insändaresvar

Den insändare, som publicerades i nr 4 av Salén-Nytt, var ingen sjömansprodukt. Jag grundar detta mitt bestämda påstående på bl. a. följande:

Sjöfolk är i mångas ögon behäftade med vissa fel och brister, men feghet är absolut inte något utmärkande för sjöfolk, och att presentera en insändare, med ett innehåll som det aktuella, utan namnunderskrifter, skulle betyda ett sammanträffande av två fega sjömän, vilket är ytterst osannolikt.

Förslaget med rullande kafeteriadiskar, kan endast komma från personer, som aldrig varit på ett modernt vibrerande fartyg. Inte ens under de bästa väderleksförhållanden, skulle disken kunna stå still. Hur det skulle se ut i matsalen vid dåligt väder, kan endast en sjöman föreställa sig.

Ordvalet i insändaren röjer "ickesjömannen". Det är alldeles för "fina" ord och vändningar.

Det är fel att såsom $X+Y$ gjort, sätta likhetstecken mellan försiktighet i accepterandet av extrema nyheter till sjöss, och utvecklingsbromsning.

De påstår också att sjöfolk är konservativa, och grundar detta bl. a. på att vi inte äter i en gemensam matsal. De har tydligen glömt att fartyget även är sjömannens hem, och härav skulle följa att alla iland, som inte accepterar att dagligen intaga sina måltider i sitt hem tillsammans med alla sina arbetskamrater, skulle vara konservativa. Om det iland kallas för odemokratisk konservatism när chef, tjänstemän och anställda, för att använda landstermer, går tillsammans på bio 2 ggr i veckan, spelar kort med varandra vanligtvis en gång i veckan, och bingo någon gång varje månad, om sådant kallas för konservatism iland, ja då är vi sjöfolk konservativa.

$X+Y$:s rekommenderade Kulturrevolution till sjöss, vittnar om en gränslös okunnighet om sjömannens psyke. Vi, som fara till sjöss, har tillägnat oss en viss "sjömanskultur" och den behöver inte revolutioneras.

A. Olofson
Befälhavare

Insändare

Ber härmed få inkomma med några funderingar kring framtidens fartyg.

Helautomatisering, datorer, rationalisering är vad som först då dyker upp i tanken. Men först och främst måste allt detta innebära att kapitalkostnader och driftkostnader måste bli lägre än vid konventionell drift. Med konventionell drift menar jag då fartyg med vaktfritt maskinrum typ "SEVEN SEAS" m. fl.

Det har ju skrivits en hel del i tidningar och tekniska tidskrifter om att datastyrning och automatisering är framtidens melodi, men intressant vore att få se en fullständig ekonomisk kalkyl över totala kostnader för avancerade datastyrda fartyg kontra dagens fartyg.

Tekniskt sett finns inget hinder för att bygga ett fartyg, som kan klara sig helt utan besättning. Men vad kostar det? Jag har en känsla av att kostnaderna för de avancerade radar- och navigationssystem som behövs och den dator som skall överta alla funktioner blir alltför stora. Framför allt blir väl programmeringskostnaderna oerhört stora. Vore dock intressant att få se någon kalkyl på detta.

Låt oss då i stället titta på ett fartyg med en liten enhetsbesättning på t. ex. 12—14 man. D. v. s. vi har ett befäl som ständigt övervakar fartygets funktioner. Styrning och utlik är funktioner som relativt lätt kan övertas av inte alltför dyra anläggningar. Men vi måste förutsätta att navigerings- och manöverfunktionerna utföres manuellt, speciellt då i mer trafikerade farvatten, annars kan vi ju lika gärna ta bort besättningen, då vi ju då är tillbaka till det helt datorstyrda fartyget.

Så kommer vi till det verkligt kinkiga problemet. Hur skall detta enhetsbefäl vara utbildat? Skall det vara nautisk utbildning med teknisk påbyggnad eller teknisk utbildning med nautisk påbyggnad? Även om jag själv är nautiker, har jag svårt att se bort från att det primära för befälet blir att se till att fartyget blir säkert navigerat och manövrerat från hamn till hamn. Med den lilla besättning det här är fråga om, kan det ju aldrig bli tal om regelbundet maskinellt underhåll ombord. Det måste fin-

nas reserver ombord för alla vitala funktioner. Den lilla grupp av reparatörer som finns ombord, kommer väl mest att arbeta med att hålla styr- och kontrollfunktioner igång. Nåja, utbildningsfrågan måste överlämnas till en expert att analysera.

Så till det intressanta. Vad blir merkostnaden på ett sådant fartyg? Vad kostar den extra behövliga utrustningen för styrning och utlik? Hur mycket mer reserver måste finnas i maskin. Blir det mer liggetid vid varvsuppehåll för detta fartyg? Liggetidskostnaderna för stora fartyg är ju inte precis småpotatis. Vad blir kostnaderna för den stand by personal som måste användas vid in- och utgång? Måste man inte efter ett par år räkna med att extrapersonal måste medfölja fartyget för att överhala teknisk reservutrustning. Eller räknar man med att ta iland denna utrustning för översyn iland? Vad blir då extrakostnaderna för de ytterligare reserver som då behövs? Jag förutsätter då att fartyget inte väntar medan översyn pågår. Som synes en massa frågor. Kanske någon kan ge en relevant kalkyl över detta.

Själv har jag en undran om inte den nuvarande besättningsformen inom en någorlunda överskådlig framtid kanske ändå är den billigaste. Det är av två skäl jag tror detta. Dels fruktar jag att det fullständigt tekniskt styrda fartyget kommer att riskera få lägre utnyttjandegrad, speciellt då det fått några år på nacken. Dels att om man lägger ned kostnader för att insätta absolut säker teknisk apparatur, kostnader och avskrivningar för dessa kommer att överstiga inbesparingarna i besättningen.

Att man sedan genom att utnyttja besättningen i fler timmar per dag kan få bättre utbyte av arbete ombord och fritid hemma är ju ett annat problem. Kanske man kan komma på en lösning med inarbetad fritid i stil med vad som sker iland på vissa ställen. Det skulle ju då kunna bli en avtalsfråga och inte innebära en förändring av 40-timmarsveckan i sjöarbetstidslagen. Den blir nog för svår att ändra på.

J. Hellman
Befälhavare



Kapten Bertil Crafoord har på sin femtioårsdag utsetts till hedersberiff i staden Harlingen i Texas. Harlingen ligger alldeles intill Brownsville där M/S "Argonaut" lastade apelsiner vid tillfället. Vi har tillfälle visa en bild från det solenna evenemanget.

IDROTTSFÖRENING

Idrottsintresset inom företaget är stort och för att kunna tillgodose och samla upp allas intressen och intentioner bildades Salénrederiernas Idrottsförening vid ett sammanträde måndagen den 2 november 1970.

Salénrederiernas Idrottsförenings första styrelse fick följande sammansättning:

Ordförande	T. Luning
Styrelseledamöter	L. Beckman, Inge-Marie Carlberg och G. Torstensson
Styrelsesuppleant	B. Simonsson
Revisorer	A. Björklund och Eivor Hultman
Revisorssuppleanter	Britt Gustavsson och E. Thorvaldsson

Schack-klubben

avslutade sin livaktiga verksamhet för året med en trevlig middag på Fem Små Hus i Gamle stan den 17 dec. Stämningen var hög allrahelst som vår värderade ordförande och läromästare Filip Anger var i högform. Schacket har gett oss en trevlig avkoppling och har bibringat oss ett snabbt taktiskt tänkande och handlande vilket ju inte är så dumt för rederifolk. Vi gjorde inte bort oss på festen utan höllo oss i schack och ingen var särskilt matt då vi lämnade den trevliga samvaron.

I mitten av januari beräknas spelet åter komma igång.

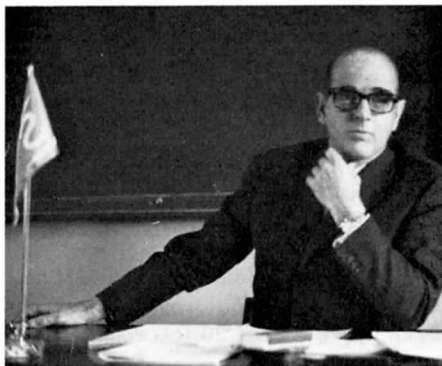
Ombordanställda hemma på ledighet är hjärtligt välkomna till våra spelkvällar.

Informations- konferens

Under tiden den 26 till 30 oktober samlades ett trettiotal av Salénrederiernas sjöbefäl för ett informationsmöte i inter-natsform på Lovik, Lidingö.

Från rederiets sida informerade följande herrar om olika verksamheterna: S. H. Salén, L.-E. Cronberg, L. Lindau, G. Lind-bergh, C. Dybeck, N. Friberg, L. Hall-man, L. Johansson, T. Eriksson, R. Berg-kvist.

Gästföreläsare i olika ämnen var Dir. H. Lycke, Redareföreningen, Försäkrings-direktör G. Bergman, Marindirektör H. G:son Hafström och Sjökapten P. Swahn, Arbetsledarinstitutet.

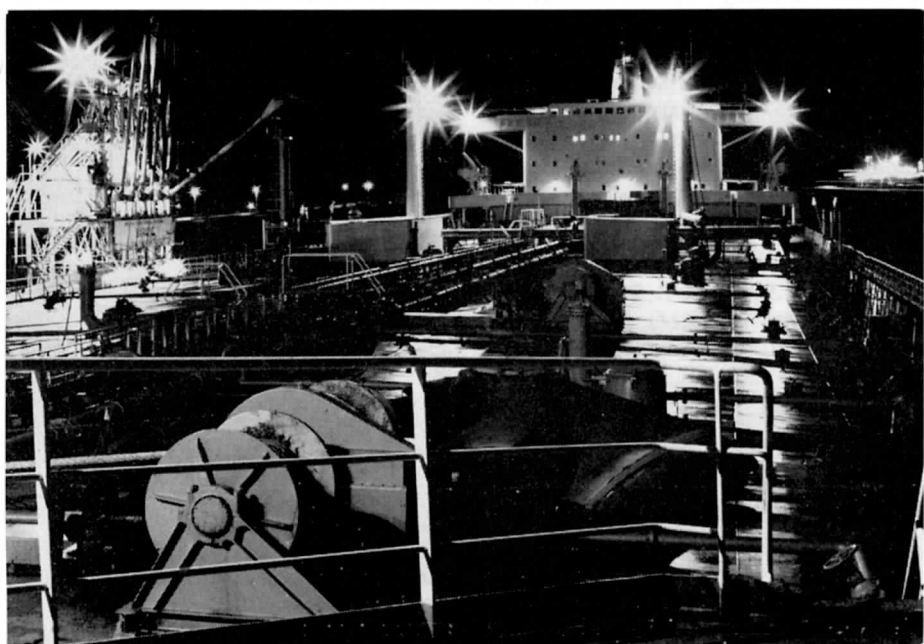


Nils Friberg informerar



Kursdeltagarna samlade utanför Handels Gård, Lovik.

Fotobidrag



T/T "Sea Spirit" under bunkring i Angle Bay i september 1970. Pumpman Gerhard Seifert har både fotograferat och kopierat bilden.

Flottan

REEFERS	Built	TDW
T/S "ANTIGUA"	1960	8,100
M/S "ANTILOPE"	1964	8,625
M/S "ARAWAK"	1965	8,400
M/S "ARGONAUT"	1964	8,400
M/S "ARIEL"	1964	8,400
M/S "ATITLAN"	1960	8,600
M/S "ATLANTIDE"	1960	8,600
T/S "BALLADE"	1962	7,128
T/S "BARCAROLLE"	1962	7,128
T/S "BOLERO"	1962	7,128
M/S "CAYMAN"	1956	6,150
M/S "HISPANIOLA"	1956	6,150
M/S "SAN BENITO"	1968	8,440
M/S "SAN BLAS"	1967	8,440
M/S "SAN BRUNO"	1967	8,440
M/S "NEWBUILDING 279"	1971	13,800
M/S "NEWBUILDING 280"	1971	13,800
M/S "NEWBUILDING 281"	1972	13,800
M/S "NEWBUILDING 282"	1972	13,800
M/S "NEWBUILDING 283"	1972	13,800
M/S "NEWBUILDING 284"	1972	13,800
M/S "NEWBUILDING 285"	1973	13,800
M/S "NEWBUILDING 286"	1973	13,800

TANKERS

T/T "DAGMAR SALÉN" ..	1963	60,328
M/T "SEA SAGA"	1958	36,510
T/T "SEA SAPPHIRE"	1963	60,328
M/T "SEA SCOUT"	1957	26,025
M/T "SEA SONG"	1959	43,045
T/T "SEA SOVEREIGN" ..	1969	210,000
T/T "SEA SPIRIT"	1966	121,185
T/T "SEA SPRAY"	1966	121,185
T/T "SEVEN SEAS"	1967	97,550
T/T "SEVEN STARS"	1967	97,550
M/T "SVEN SALÉN"	1958	42,930
T/T "NEWBUILDING 530"	1972	254,500
T/T "NEWBUILDING 531"	1972	254,500
T/T "NEWBUILDING 532"	1972	254,500
T/T "NEWBUILDING 533"	1972	254,500
T/T "NEWBUILDING 541"	1974	254,500
T/T "NEWBUILDING 544"	1974	254,500

PARCEL CARRIERS

M/T "ANCO SPAN"	1970	23,250
M/T "ANCO SPUR"	1970	23,250
M/T "ANCO SPRAY"	1955	16,450
M/T "ANCO SPRING"	1958	19,540

DRY CARGO VESSELS

M/S "HUSARÖ"	1961	9,230
M/S "SEGERÖ"	1962	9,280

BULK CARRIERS — Gearless

M/S "ARGO"	1963	18,000
M/S "BISKOPSÖ"	1956	20,060

ORE/OIL CARRIERS

M/S "BJÖRNÖ"	1955	6,050
M/S "FOGLARÖ"	1945	12,100
M/S "LEDARÖ"	1955	12,360
M/S "SINGÖ"	1962	6,900
M/S "SEA SWALLOW"	1960	38,675
M/S "NEWBUILDING 303"	1974	265,000

CAR/PASSENGERS VESSELS

M/S "TOR ANGLIA"	1966	7,042
M/S "TOR HOLLANDIA" ..	1967	7,432



TOR LINE

TIMBER EXPRESS LINE

Det var i maj 1969 som Tor Line tillsammans med engelska rederiet Stephenson Clarke Shipping på 50/50-basis startade "trälinjen" Timber Express Line.

Bratt-Götha rederierna hade i sin reguljära trafik varit tämligen ointresserade av trävaror, eftersom stuvning bräda för bräda var alltför tidsödande för att passa in i linjetrafik. Träet gick därför mestadels med trampfartyg.

Sedan sågverken från mitten av sextio-talet alltmer börjat paketera sina trävaru-produkter i buntar om 1 standard (= 2,7 ton ca) skapades möjligheter för rationella sjötransporter.

Genom färjetrafikens snabba utveckling under sextio-talets mitt hade även trävaruindustrien uppmärksammat de stora fördelar som låg i reguljära, frekventa och snabba sjötransporter = minskad lagerhållning, större omsättningshastighet, lägre kapitalkostnader.

Detta var alltså bakgrunden till Timber Express Line, som redan från starten mötte mycket stort intresse från såväl exportörer som speditörer i Sydsverige. I initialskedet gick två fartyg i trafik m/s "Foxtongate" och m/s "Frigg" lastande 240 resp. 300 standards. De genomförde tillsammans 4 tidtabellsbundna seglingar per månad från Oskarshamn/Kalmar/Ronneby/Karlshamn-regionen till Shoreham på engelska sydkusten.

På grund av ökad efterfrågan inkluderades i början av 1970 ytterligare två engelska hamnar, nämligen Felixstowe i yttre Themsen-mynningen och Gunness vid Humber River, strax väster om Immingham. Fraktsättningen har här noga anpassats, så att lasten söker sig den naturliga vägen via antingen Timber Express Line eller via Tor Line's färjetrafik från Göteborg.

Under året har flottan ökat till fyra tidsbefraktade fartyg med cirka 8 seglingar per månad.

Totalt skeppades under 1970 ungefär 18.000 standards trävaror från Sverige till England. Hemgående har fartygen i första hand varit sysselsatta med olika bulklaster såsom sand, salt och delvis stål.

Den hårda isvintern i Östersjön, den engelska hamnarbetarstrejken, såväl som det allmänt ökade kostnadsläget har avsevärt försämrat utfallet av 1970 års resultat. Den ökade trävaruexporten från Sydsverige, och lastkundernas allt större intresse för den form av rationell skeppning som Timber Express Line erbjuder, gör dock att de båda rederierna bakom linjen ser med tillförsikt på framtiden. Ett led i

att göra verksamheten än mer ekonomisk och därmed konkurrenskraftigare är att successivt ersätta befintligt tonnage med ännu större och modernare fartyg. Ett sådant steg i utvecklingen tas redan under slutet av december 1970, då m/s "Foxtongate" ersätts av ett tyskt nybygge som tidsbefraktats för 12 månader. Fartyget, som får en lastkapacitet på 450—470 standards, kommer att vara målat i Tor Line's färger och få namnet "Tor Timber". Denna fartygstyp, med ett enda stort lastrum och en lastlucka, innebär avsevärda fördelar ur lastnings/lossnings-synpunkt. "Tor Timber" kan också med fördel användas för andra enhetslasters såsom upp till 72 st 20-fots containers.

Några data om m/s "Tor Timber":

Brutto reg.ton	499
Netto reg.ton	331
Dödvikt ton ca	1.500
L. ö. a.	76,4 m
Bredd	11,8 m
Lastlucka	44×7,8 m
Finsk isklass	1 A

Trafiknytt

Sedan maj 1967 har Tor Line AB tillsammans med det engelska rederiet Stephenson Clarke Shipping på 50/50-basis opererat "trälinjen" Timber Express Line.

Lastning sker i Oskarshamn, Kalmar, Ronneby och Karlshamn till framförallt Shoreham på engelska sydkusten och Gunness i Humber River.

Trafiken upprätthålles för närvarande med 4 seglingar per månad och från 1971 insättes ett tyskt nybygge, vilket tidsbefraktats och kommer att gå under namnet TOR TIMBER. Lastkapaciteten blir cirka 450 standards paketerat trä.

* * *

M/s NERLANDIA på 1.200 tons d.w. har sedan det levererades 1964 trafikerat linjen Göteborg—Amsterdam och sedan oktober 1967 även anlöpt Aarhus.

Seglationen med detta fartyg har varit Bratt-Götha-rederiernas och KNSMs "Joint Venture", vilket arrangemang upphör i och med årsskiftet. I fortsättningen kommer NERLANDIA-lasten att överföras till Tor Line's roll on/roll off trafik.

* * *

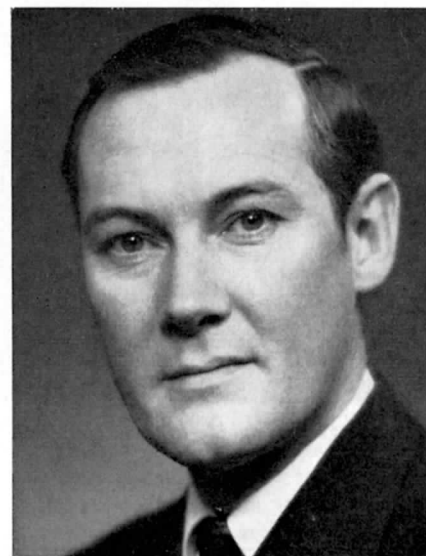
En tredje trafikförändring innebär att TOR MERCIA alt. TOR SCANDIA sedan början av november även anlöper Halmstad en gång i veckan..

I Halmstad lastas framförallt trävaror till Immingham.



Bengt Salén

SALÉNKONCERNEN har utsett nuvarande verkställande direktören i AB Banan-Kompaniet Bengt Salén att med Kanarieöarna som bas utveckla Salénkoncernens intressen därstädes samt i Nordafrika och Italien. Herr Salén kommer att kvarstå i Banan-Kompaniets styrelse.



Peter Wieslander

AB BANAN-KOMANIET. Till verkställande direktör i Banan-Kompaniet från den 15 december 1970 har utsetts civilekonom Peter Wieslander, tidigare vice verkställande direktör i Svenska Ackumulator AB Jungner.



Clarence Dybeck

SALÉNREDERIERNA har utsett Clarence Dybeck till chef för Torlastredet.

SALÉN-NYTT

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