



SALÉN NYTT

Nr 6 - Nov. 1974 - Årg. 7

"Tor Britannia" sjösatt och döpt. Störst, snabbast i Nordsjön



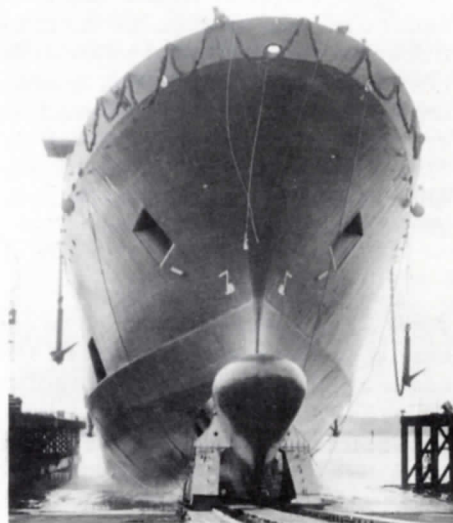
Gudmor Barbro Salén, maka till Tor Lines VD Christer Salén, hade glädjen att se sitt nydöpta fartyg, Tor Lines stolta nytillskott "Tor Britannia", smidigt och elegant glida ner i sitt rätta element vid stapelavlöpningen på Flender Werft i Lübeck den 10 oktober.

Fartyget, som tidigare i korthet presenterats i Salén-Nytts majnummer 1973, blir världens hittills största passagerar- och lastfärja, och kommer att sättas in på rutten Göteborg – London (Felixstowe) och Göteborg – Amsterdam fr.o.m. maj 1975.

Längden, 182,4 m, är ungefär densamma som för Amerikalinjens "Gripsholm", men motorstyrkan, 46.500 hkr är mer än dubbelt så stor, vilket ger fartyget en maxfart av 26 knop. Med en servicefart av 24,5 knop kommer restiden Göteborg–London att nedbringas till ca 27 timmar via Tor Lines nya Englands-terminal i Felixstowe, som samtidigt skall tas i bruk. Nuvarande terminalen i Immingham, som ligger 260 km från London, kommer enligt planerna att byggas ut till 1976, då "Tor Britannias" systerfartyg skall sättas in.

Barbro Salén, Christer Salén och varvschefen Hans-Detlef Schnoor

Sjösättningen skedde på hävdvunnet vis, alltmera ovanligt då numera stora fartyg ofta byggs färdiga i docka. Sjösättningsgästerna kunde roa sig åt det närmast lustiga Disney-figurliknande utseende, som bulben gav "Tor Britannia". I trafik kommer den inte att synas, men den skall göra sin nytta genom att ge fartyget jämnare gång och högre verkningsgrad, d.v.s. bränslebesparing. Mer om färjorna och Tor Line på sid 4,5,6 och 7



Sture Ödner ny ordförande i Redareföreningen

Vid Sveriges Redareförenings årsmöte i Göteborg den 24 oktober valdes Sture Ödner till ordförande efter Kristian von Sydow, som åtog sig posten som vice ordförande med särskilt ansvar för linjesjöfarten. Styrelsen består i sin helhet förutom ovan nämnda av Axel Ax:son Johnson, Stockholm, Frans Malmros, Trelleborg, Robert Myrsten, Slite Stig Gorthon, Helsingborg, Hugo von Heidenstam, Stockholm, Helge Källson, Lidköping, Bengt Rejmer, Karlstad, Hans W. Hök, Helsingborg, Allan Björklund, Stockholm, Ulf Trapp, Göteborg, Curt W. Högberg, Stockholm, Gerald Thore, Helsingborg, Per Liljengren, Landskrona, John G. Kleberg, Stockholm, Lennart Nilsson, Västervik, Christer Salén, Ingemar Blennow och Torkel Carlsson, Göteborg.

I samband med Redareföreningens årsmöte höll Sture Ödner ett anförande i närvaro av bl.a. finansminister Gunnar Sträng. Ur anförandet citerar vi följande:

"Frihandel och frihandelstänkande är en gammal fin svensk tradition. Det lilla högindustrialiserade landet Sverige kan inte överleva om vi isolerar oss. Detta gäller uppenbart i särskilt hög grad vår sjöfart. Det är ju så att av tradition frihandel oftast får sitta emellan när världen ställs inför ekonomiska och politiska problem, vilket jag återkommer till senare.

Svensk rederinäring är beredd att konkurrera på världsmarknaden, men vi måste få slåss på någorlunda lika villkor. Frågan är om så är fallet och det är den frågan som jag tänker belysa ur ett par synvinklar.

Det är framför allt en punkt jag vill fästa uppmärksamheten på och det är den nya UNCTAD-koden som kan komma att bli ett gigantiskt protektionistiskt inslag i världshandeln om den accepteras. Själva tankegången bakom UNCTAD-kodens 40/40/20-regel är som bekant att u-länderna skall ha vad man betecknat som en "rättmätig" del av transportererna från och till respektive länder. Denna rättmätiga del har uppskattats till 40%. Den andra 40%-posten reserveras för u-ländernas motparter i varuutbytet, som i praktiken är de stora industriländerna. Resterande 20% skall vara öppen för den s.k. fria sjöfarten.

UNCTAD-koden innebär, om den accepteras, en uppenbar risk för att de stora maktblockens dominans på världshandeln- och världssjöfartens område ökar ytterligare. Utöver de fördelar som dessa blocks stora egna varubaser ger vad gäller fraktandelen kan man också befara att de t.ex. med bolagsbildningar och finansieringsarrangemang i u-länderna tar hand om det mesta av transportererna från och till dessa länder. Svårigheten för den s.k. fria sjöfarten att basera en rimlig trafik på de 20 procenten är uppenbar.

Sannolikt riskerar man väl att också denna del av trafiken kommer att tas om hand av de stora maktblocken. UNCTAD-koden omfattar hittills endast linjesjöfarten men det finns nog anledning befara att det tänkande som präglar UNCTAD-koden också skall sprida sig till andra delar av sjöfarten och till varuhandeln.

Alla dessa åtgärder begränsar givetvis våra möjligheter. Skall svensk sjöfart behålla sin position på den internationella marknaden kommer vi med stor sannolikhet att tvingas till joint ventures och etableringar i såväl u-länder som i-länder för att vi även i fortsättningen skall tillförsäkra vårt sjöfolk arbetstillfällen och våra fartyg de laster vi idag transporterar internationellt. Svensk sjöfart måste som jag ser det tillåtas bli internationell via etableringar utomlands på samma sätt som den svenska industrin.



Sture Ödner och Kristian von Sydow vid Redareföreningens årsmöte

Vi har under det senaste året dessutom fått se ett osedvanligt ymnigt flöde av nya nationella restriktioner på sjöfartssidan och då framför allt vad gäller råvaru- och oljetransporter vilka utgör ett minst lika stort eller ännu större hot mot den fria sjöfarten än UNCTAD-koden.

Dekreten från utvecklingsländerna i dessa frågor har kommit tätt den senaste tiden. Vad som emellertid än mer oroväckande är att också några av de stora industriländerna valt att försöka gå den protektionistiska vägen ut ur sina ekonomiska problem.

Frankrikes president Giscard d'Estaing har som målsättning angivit att 100% av olje- och gastransportererna och 50% av styckegodstransportererna skall gå på franska kölar. Det amerikanska representanthuset och senaten har enats om ett förslag som i princip går ut på att man på amerikanska fartyg byggda i Amerika skall frakta 20%, så småningom 30%, av oljeimporten. Förslaget har röstats igenom i representanthuset och skall bli föremål för omröstning i senaten i början av november. Det betyder i sin tur att oljeexportlandet sannolikt kommer att reservera 30% av transportererna till USA för egna kölar. Östblocket och Kina beslutar vis à vis de fria sjöfartsländerna i praktiken helt ensidigt till sin fördel.

Oljekrisen

Det som just nu accentuerat vågen av protektionism är huvudsakligen det som i gängse tal benämns oljekrisen. Hur vi som redare upplevde krisen kan kanske enklast beskrivas med ett snabbplock bland rubrikerna i Svensk Sjöfarts Tidning:

Början av juli 1973:

Saléns och Broströms gör lysande tankaffärer.

Början av augusti:

Tankfraktindex (World Scale) vid 300.

Mitten av augusti:

Dramatiskt arabiskt oljeutspel i september förutspås av halvofficiell arabisk källa. Stora japanska råvaruinköp (råvaruimporten första halvåret 1973 82% högre än första halvåret 1972).

World Scale alltså 300.

Månadsskiftet augusti/september:

Konstaterades med viss ängslan: "Frakttoppen nådd; när kommer fraktraset?"

Första dagarna i oktober bryter kriget i Mellersta Östern åter ut men förstadagseffekten på frakterna är lugn. Först i slutet av oktober ser man resultaten. Under loppet av en vecka faller frakterna för tankers med 80%. Samtidigt kom också problemet med bunkeroljan. Svensk Sjöfarts Tidning är alarmerad:

Mitten av november:

Bunkersituationen mycket allvarlig.

Slutet av november:

Bunkerbrist kan leda till totalt industrisammanbrott.

Mitten av december:

Bunkerpriset upp 1000% på en månad.
Tanker kan förlora 12 mkr/resa.

Idag, 10 månader senare, kan man allmänt konstatera

att tankmarknaden har varit i bottenläge men att en viss förbättring av ganska oförklarliga skäl har inträtt under den senaste månaden,

att torrlastmarknaden för det större tonnage har dragits med i nedgången av tankmarknaden, samt

att linjesjöfarten och det mindre torrlasttonnaget har det bra.

Bilden är med andra ord väldigt splittad. Man måste konstatera att tankmarknaden f.n. är utsatt för en kombination av två, var för sig mycket besvärliga influenser. Det första är den minskade öknings-takten i efterfrågan på tanktransporter som följt av de höga oljepriserna. Det andra är den mycket kraftiga ökning av världens tanktonnage som varvens orderstockar indikerar för de närmaste åren. Mot detta står några positiva faktorer vad gäller efterfrågesidan.

Det är svårt att på kort och medellång sikt ersätta oljan med andra energikällor — de senaste rapporterna rörande atomkraftverken tyder dessutom på att de inte kan betraktas som ett helt säkert alternativ. Det betyder, om inte annat, att en uppfammande miljödebatt om kärnkraftverken kan skjuta utbyggnaden på framtiden.

Den andra stora energireserven är kol, som kräver omfattande investeringar — och tid — för att på allvar komplettera eller ersätta större delar av oljan som energikälla. Kolet har ju dessutom obestridliga och väl kända nackdelar ur miljösynpunkt.

Det finns således en begränsning vad gäller möjligheterna att frigöra industriländerna från behovet av oljan som energikälla. Av det skälet är det också sannolikt att efterfrågan på olja — och oljetransporter trots allt — successivt kommer att öka.

Samtidigt är det givet att den nivå oljepriserna nått under lång tid kommer att verka återhållande på efterfrågeökningen. Det är lätt att konstatera att världen inte var mogen för den drastiska höjningen av oljepriserna. Vi har ju under senare tid också sett amerikanska försök att framtvinga en prissänkning. Jag tror att vi har åtskilligt fler sådana försök att vänta. Min gissning är att man kommer att ha en viss framgång med försöken.

De problem för världsekonomin som de höjda oljepriserna vållat — den extra puffen på inflationen, betalningsstörningarna, svårigheterna att på ett produktivt sätt hantera floden av "petrodollar" skall inte här och nu diskuteras. Det kan bara konstateras att läget är exceptionellt besvärligt och att det måhända blir än värre. Jag är dock övertygad om att just det exceptionella i situationen innebär att de politiska beslutsfattarna i olika länder tvingas komma fram till lösningar på problemen, men för det fordras en osedvanligt hög grad av internationellt samarbete.

Vad har så hänt hemma i ankdammen?

Trafikpolitiska utredningen

Enligt 1963 års trafikutredning skulle varje transportgren bära sina egna kostnader. Meningen var väl att man i princip skulle ta det billigaste eller möjligen bästa alternativet. Sjöfarten beaktades inte i denna utredning och slutet på visan blev en starkt subventionerad landtransport för Norrland och sjöfarten fick ytterligare isbrytare.

Nu var tiden inne för en revidering av 1963 års beslut och en utredning tillsattes. Först efter påtryckningar kom sjöfarten med ett tilläggsuppdrag för utredningen utan att därför representanter för sjöfarten kallades till sammankomsterna. Men enligt vad jag underhand har erfarit avser trafikpolitiska utredningen att i en nära framtid i anslutning till det utvidgade utredningsuppdraget tillsätta en särskild arbetsgrupp för sjöfartens problem. I denna kommer naturligtvis företrädare för sjöfartsnäringen att ingå.

Vi inom sjöfarten har naturligtvis också undrat över det ändamålsenliga i att beställa isbrytare eller isgående fartyg om man därefter subventionerar andra transportmedel på ett sådant sätt att effekten av dessa investeringar för sjöfartens konkurrenskraft elimineras. Även om den största delen av importen och exporten till och från Norrland av tvingande skäl går med fartyg kan, med de nya signalerna som nu hissas, man väl förutsätta att inte minst kustsjöfartens konkurrensförmåga gentemot landtransporter kommer att rättvist bedömas.

Språkundervisning

En annan fråga är det förhållandet att utländska sjömän på svenska fartyg nu skall lära sig svenska. Man bör observera att den större delen av denna sjöfart inte berör svenska hamnar. Logiskt sett skulle sjöfartens internationalisering medföra att alla inom sjöfarten lär sig alla språk, om de svenska tankegångarna på detta område står sig. Inom flyget används engelskan som internationellt språk. Krånglar vi ej till det för oss och för andra i denna fråga? De praktiska problemen med lärar-

krafterna omöjliggör naturligtvis också ambitionerna men det vore onekligen bättre om man tänkte genom problemen innan direktiv utfärdas.

Låt mig i detta sammanhang ta upp en annan fråga som rör de ombordanställda.

Övertid

Enligt lag får övertid för svensk sjöpersonal uppgå till maximalt 13 timmar per vecka. Deras möjlighet till extra inkomster därutöver är därmed stoppade. Något annat arbete finns ju ej att välja på än det som kan erbjudas ombord på fartyget, en begränsning som ju ej gäller för personal i land.

Enligt vår erfarenhet skulle många då de ändå är ute gärna jobba ytterligare några timmar i övertid och förtjäna mera. De 13 timmar i veckan den sjöfarande får jobba övertid kan ju vi på land behöva bara för att ta oss till och från arbetet. Effekten av denna bestämmelse blir att svenska fartyg i utländsk hamn kan tvingas använda verkstäder i dessa hamnar för att utföra arbeten som bättre, säkrare och billigare kunde utföras av vår egen personal. Borde lagstiftningen ej ändras så att man ger våra besättningar en valmöjlighet vad gäller övertid utöver de idag stipulerade 13 timmarna. Observera noga att valfrihet skulle föreligga.

Nyetabletering och finansiering

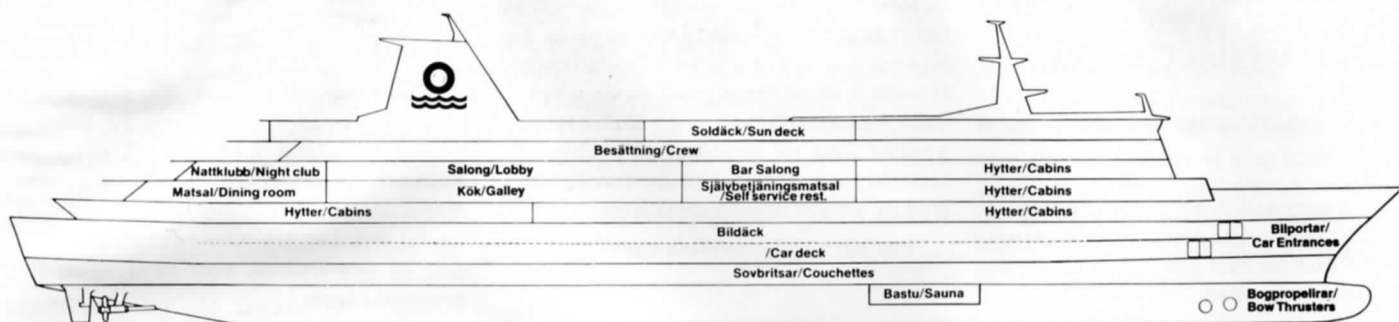
En annan fråga berör i första hand den mindre sjöfarten där man tagit bort dess traditionella finansieringskälla för riskvilligt kapital, partrederierna.

De mindre fartygen har sedan början av 1973 minskat i såväl antal som ton.

Vad gäller tonnage under 3.000 ton dwt så har antalet fartyg i Sverige minskat med ett 70-tal sedan 1.1 1973 av totalt ca 330. Uttryckt i dödviktston har minskningen under samma period uppgått till drygt 50.000 ton dwt motsvarande ca 15%.

När partrederilagen bearbetades ställde statsmakterna i utsikt att alternativa finansieringsmöjligheter skulle erbjudas. Sådana förslag föreligger ej idag. Min förhoppning är att den sittande varvsutredningen skall komma fram med lösningar som underlättar nyetableteringar och nyinvesteringar inom sjöfartsnäringen. I sammanhanget skulle väl den pågående debatten om kapningen av övervinster passa in. Personligen kan jag begripa det politiska tryck som uppstår i samhället när vissa näringsgrenar uppvisar större vinster än normalt utan att arbetstagarna direkt får del av dessa vinster. De långsiktiga och indirekta fördelarna för arbetstagarna är tydligen svåra att förklara.

Besättningens bostäder högst upp i Tor Lines nya passagerarfartyg



Som framgår av bilden ovan har besättningen sina bostäder omedelbart under soldäck, där traditionellt annars de bästa hytterna i passagerarfartyg brukar ligga. Det har be-

ämnts väsentligt att besättningens bostäder får ett prioriterat läge med tanke på den krävande tjänst som många besättningsmedlemmar kommer att ha i de nya fartygen.

Stor satsning på Nordsjö-trafiken

Utan att vara lyxfartyg i annat avseende än att varje hytt har dusch och toalett kommer kostnaden för de två fartygen, "Tor Britannia" och hennes systerfartyg, som levereras ett år senare, att snarare över- än understiga 300 miljoner.

Anledningen till att man vågar satsa så stort på framtiden är möjligheten att kunna kombinera den svällande turistström- mens krav under sommarhalvåret och godstrafikens samtidiga ansvällning under månader, då turisttrafiken normalt minskar. Till detta kommer godshanteringens rationalisering och persontrafikens allt kortare restider, som man väntar skall ge ökad efterfrågan.

Ursprungligen var tanken att dessa två stora färjor med 28 knops fart skulle kunna gå till England på 20 timmar. Med 4 timmar i hamn kunde man då få dygns- fasta avgångs- och ankomsttider med seg- lingar 7 dagar i veckan.

En så pressad överfartstid skulle emeller- tid kräva motorstyrkor på 80.000 hkr. De kraftigt stegrade priserna på bunker- olja nödvändiggjorde en omplanering med minskning av motorstyrkan med nära hälft- en, vilket dock tillät en toppfart av 26 knop.

Dagens fartygsbestånd tillåter Tor Line att genomföra 5 långa seglingar i veckan, varmed menas Göteborg – Immingham och Göteborg – Amsterdam, samt en kortare Immingham – Amsterdam. Med "Tor Britannias" 45.600 hkr kommer man nu att kunna hålla 6 långa seglingar per vec- ka, trots den betydligt längre sträckan till Felixstowe.

Europas största hotell?

"Tor Britannia" kommer att bli ett flyt- ande hotell av storleksordning i särklass med sina 1.234 gästplatser, varav 412 i 4-bäddshytter, 310 i dubbelhytter och 512 i sovbanor, s.k. couchettes till billiga pri- ser.

Den sommartid 140 man starka besätt- ningen är förlagd till det däck, där tradi- tionellt de bästa hytterna ligger.

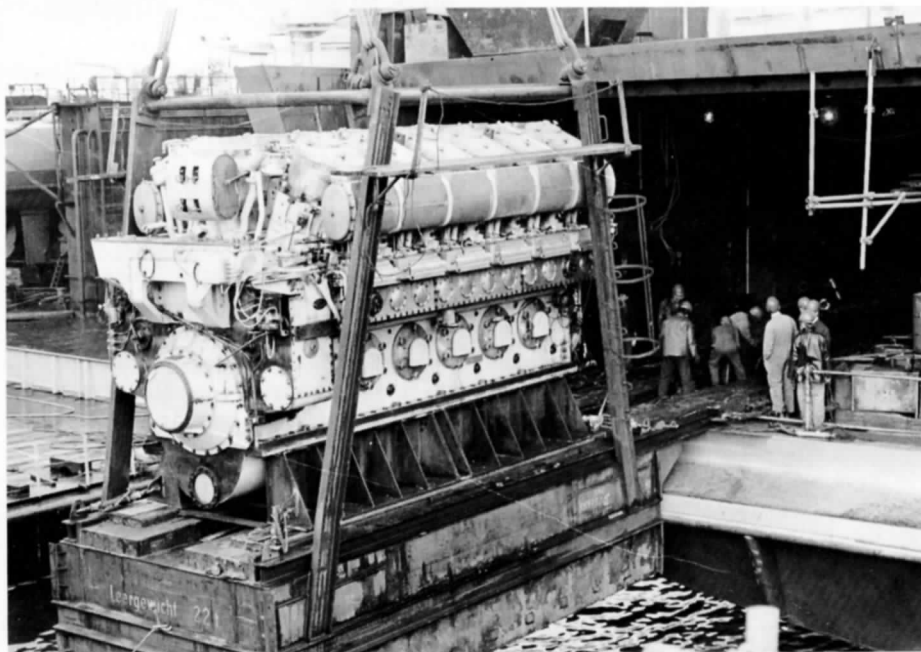
Restaurangen kommer att kunna ta emot 314 gäster, självserveringen 303, bar- salongen skall rymma 264 och nattklub- ben, som på dagarna kan apteras till kon- ferenslokal, 246 platser. Därtill smärre salonger med tillsammans 143 platser.

P-hus ombord eller magasin för last?

Om lastutrymmet uteslutande används som garage kan "Tor Britannia" härbärge- ra 420 personbilar. Samma utrymme för laständamål ger en kapacitet av 820 längd- meter, motsvarande omkring 70 stora långtradare. Flexibiliteten är fartygstypens styrka.

Till det nya containerlastsystemet LUF och till Tor Lines fraktsituation hoppas vi få återkomma i ett senare nummer av Salén-Nytt.

De fyra huvudmotorerna, med beteck- ningen Pielstick 12PC3V, byggda på Lind- holmen i Göteborg, ger vardera 11.800 hkr. Här lyfts den första in över fartygets ena lastramp med en för ändamålet spe- ciellt nybyggd kran. Varje lastramp har 9 meters bredd med 4 filer, vilket ger mycket hög hastighet för lossning och lastning.



Tre nya terminaler på en gång



Den nya terminalen i Göteborg, liksom de i Felixstowe och Amsterdam, skall vara färdig till "Tor Britannias" första segling i april/maj 1975. Så här långt hade man kommit på Göteborgsterminalen i början av november.

När "Tor Britannia" i maj 1975 sättes in kommer tre helt nya terminaler samtidigt att tas i bruk. Man måste inrikta sig på att 1.200 passagerare och 420 personbilar kommer att strömma ut ur fartyget och att samma antal skall tas ombord. Dessutom sker passkontroll, tullbehandling, städning, proviantering, m.m., allt inom loppet av ett par timmar. Allt detta kräver nya terminaler.

Samtliga de nya terminalerna är utformade enligt flygplatsernas princip med separata utrikeshallar så att all tullbehandling och övriga formaliteter skall kunna klaras av i förväg.

Göteborg

Den nya terminalen i Skandiahavnen i anslutning till den nuvarande samt områdets planering ses på bilden.

Bygget står 150 m från kajen, med avsikten att få största möjliga obrutna trafikutrymme för last- och passagerarfordon. In- och utfartsramparna är utformade för att ge snabbast möjliga passage och bekvämlighet för bilpassagerarna.

Passagerarterminalen upptar en yta av 1.500 kvm och innehåller bl.a. cafeteria.

Matargången från terminalen till färjan är 120 m lång och försedd med transportband för baggage.

Terminalytan i Göteborg har 122.000 kvm och får 40.000 kvm tillskott i april 1975. Korttidsparkering omfattar 100 platser för bilar och 25 platser för bussar.

Amsterdam

Tor Line har för den nya terminalen i Suezhaven med fraktagenten, VCK, träffat ett avtal om arrendering av ett terminalområde om 26.000 kvm, utbyggbart, med tillhörande terminalbyggnad. Denna byggs av VCK i samråd med Tor Line efter princip som de övriga terminalerna och får en yta av 1.500 kvm.

En stor fördel med det nya bygget är belägenheten utanför den s.k. Hembron, vars öppningar alltså icke behöver besvara ankomst- och avgångstiderna.

Felixstowe

Förutom närheten till London har denna hamn ytterligare den fördelen, att hit koncentreras en mycket stor del av containertrafiken från oceanrederierna, liksom en stor del av den totala ro/ro-trafiken på Nordsjön.

Tor Line uppför här en egen liknande terminal om ca 1.500 kvm, och arrenderar en 16.000 kvm yta. Därutöver använder man på den allmänna hamnen i likhet med övriga fraktkunder.

*

Tor Line skall börja använda databokningssystemet TOPAS, som med sin snabba och korrekta beställningskontroll beräknas kunna inbespara mesta delen av det svinn, som den manuella hanteringen erfarenhetsmässigt innebär. Den kommer också att avsevärt underlätta resebyråernas arbete.

Den interna projektledningen för "Tor Britannia"

Från Tor Line

Thomas Wigforss	Tor Lines projektledare
Gunnar Tegnberg	chefsinspektör
Herman Sjögren	intendenturinredning
Rune Engelbrektson	information

Från Saléns

Hans Alsén	chef för Tekniska Avd.
Walter Axelsson	chef för nybyggnadssektionen
Malte Edholm	konstruktion/byggnation
Ulf Koci	projektstadiet
Rolf Boodh	maskin
Leif Johansson	elektronik
Sven Jansson	navigationsutrustning
C O Andersson	kyla och ventilation

Kontrollfunktionen

Ove Amholt	chefskontrollant Saléns
Ivar Lundqvist	Saléns
Björn Stenberg	"
Lars Andersson	Tor Line
Karl-Gustav Gustavsson	"
Nils Lindmark	"
Herman Sissingh	"

Forts. nästa sida

Tor Lines namntävling avgjord

Inför namngivningen av de nya färjorna utlystes två tävlingar om nya namn. Dels en intern, dels en extern genom Expressens västkustupplaga. Också i Holland och England hade tävlingar anordnats.



Gunnar Tegnborg lyckönskas

Intresset blev mycket stort och många fantasifulla namn hade kommit in vid tävlingstidens utgång. Tor Lines namnjury valde slutligen att även i fortsättningen satsa på TOR som första namnled.

Segrare i tävlingen blev Gunnar Tegnborg, chefsinspektör för Tor Line, vars förslag "Tor Britannia" och "Tor Hollan-

dia" juryn slutligen bestämde sig för. Belöningen blir en veckolång resa för två personer till London med "Tor Britannia" inkl. måltider och uppehälle. Bo Sundblad på Salénrederierna och Lennart Nilsson, Göteborg, hade båda föreslagit "Tor Holiday" och "Tor Vacation", vilket gav var och en andra pris i tävlingen och en weekendkryssning till Amsterdam för två personer. 3: e - 10: e pris (Tor Lines London-handbok) gick till följande:

Nana Lorenz, Malmö: Tor Traveller, Tor Tourist

Rune Fredén, Kungälv: Tor Traveller, Tor Tourist

Leif Mattsson, Öresundsvarvet: Tor Holiday, Tor Majesty

Max Slotte, Göteborg: Tor Holiday, Tor Traveller

Karl Lääne, Göteborg: Happy Days, Lazy Days

Ingvar Carlsson, Göteborg: Tor Happy, Tor Jolly

Peter Lundblad, Göteborg: Tor Happy, Tor Jolly

Allan Johansson, Göteborg: Tor Funny, Tor Happy

Bland andra fantasifulla namn kan nämnas Tor Coming, Tor Going, Fritiof och Carmencita, Tor Abba, Torever och Tor Jumbo.

"Tor Britannia"

(siffror inom parentes "Tor Anglia" / "Tor Hollandia")

Längd ö a	182.4 (138.0) m	Passag. i 4-bäddshytt	412 (348) st
" v l	163.0 (125.0) m	" 2- "	310 (92) st
Bredd	23.6 (21.5) m	" sovbitsar	512 (374) st
Djup	6.2 (5.5) m	Totalt	1.234 (814) st
Max.hastigh.	26 (24) kn	Besättning (sommartid)	140 (94) st
Servicehast.	24.5 (22) kn	Lastförmåga:	
Motorstyrka	45.600 (22.320) hkr	Alt. A Bilar	420 (260) st
Bruttoreg.t.	15.500 (7.500) ton	B Längdmeter last	850 (420)(+ 70 bilar)
Nettoreg.t.	9.500 (3.200) ton	eller trailers	70 (35) st
Dödviktst.	3.200 (2.400) ton		
Bunker/dygn	160 (75) ton		



Fraktfärjan "Tor Gothia" på 7.350 ton dödvikt

Tor Lines organisation

TOR LINE har en huvudorganisation med en ledningsgrupp som opererar med Göteborg som bas. Verkställande direktör är Christer Salén. I ledningsgruppen ingår vidare vVD Magnus Berge- lin samt representanter för olika funktioner inom bolaget. Där finns Gösta Jakobsson (terminaler och lasthante- ring), Leif Lidholm (frakt), Håkan Lundholm (ekonomi) och Lars Wikan- der (passagerare).

På det internationella planet arbetar Tor Line med egna kontor respektive agenter. Det största dotterbolaget är Tor Line Ltd med kontor i Imming- ham. Chef är Paul Insley med Frank Brown som närmaste man.

I Holland har Tor Line kontor i Amsterdam och Rotterdam för passa- gerar- resp. fraktverksamheten. Chefen för passagerarverksamheten är Ben Wey- land och Han Pietersen, chef för frakt- delen är Jan de Looff.

Styrelsen för Tor Line har följande sammansättning: Sture Ödner (ordför- ande), Arne Diurlin (TCO-sektorn), Schelto Doyer (KNSM), Torsten Larsson (LO-sektorn), Hans Laurin, Adriaan van Rietschoten (KNSM), Sven H. Salén och Christer Salén (VD). Suppleanter är Irene Gudmundsson (LO) och Len- nart Malmquist (TCO).

Tor Line AB har två huvudmän, Saléns (75%) och KNSM (25%). KNSM betyder Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij och har sitt huvudkontor i Amsterdam.

Tor Lines nya märke

Tor Line har infört ett nytt märke, eller logotype, som det också heter. Det finns i två utföranden, dels på en och dels på två rader enligt nedanstående bild. Flera or- saker ligger bakom förändringen av logo- typen, bl.a. kravet på lättlästhet. Det gam- la märket hade ett förstorat "O" i Tor, vilket var tänkt som en symbol för "hjulet över vågorna". Hjulet och vågorna för- svinner inte helt som symbol och rederi- märke: på "Tor Britannias" skorsten kom- mer det t.ex. att lysa.



"Sea Saint" — den första 350.000-tonnaren döpt

Saléns första 350.000-tonnare, nybygge 546, döptes den 31 oktober till "Sea Saint" av fartygets gudmoder, fru Eva Ödner. Fartyget är det största som byggts utanför Japan. Det är beställt av ett part-rederi, i vilket Saléns äger 55 % och resterande parter av Rederi AB Malmoil, Transatlantic, Beijerinvest och Rederi AB Clipper.

Efter fortsatt utrustning och provtur i Skagerack beräknas "Sea Saint" levereras den 28 november.

I nr 7 av Salén-Nytt, som utkommer i mitten av december, presenteras "Sea Saint" ingående såväl i text som bild.



Gudmodern tillsammans med Kockums chef, Nils-Hugo Hallenborg.



Trängseln var stor när "Sea Saint" döptes.

Tor Line — kort historik

1966

Med nybyggda "Tor Anglia" öppnades linjetrafiken Göteborg — Immingham — Amsterdam.

1967

"Tor Hollandia" levererades och en total omsättning av 600 turer per år kunde uppnås.

Allteftersom verksamheten utbyggdes ökade behovet av ytterligare lastkapacitet. Detta löstes genom infraktning av främmande fartyg i avvaktan på slutgiltigare lösningar.

1969/70

togs lastfärjorna "Tor Mercia" och "Tor Scandia" i bruk och linjen Halmstad — Immingham öppnades.

1971

sattes den första lastfärjan av nästa generation i trafik, "Tor Gothia".

I och med "Tor Gothia" upbyggdes ett linjenät för lasttrafik över Nordsjön genom linjen Göteborg — Antwerpen.

1972

startade linjen Immingham — Rotterdam. "Tor Belgia" och "Tor Nerlandia" sattes in.

1973

levererades "Tor Dania" och linjerna Immingham — Helsingborg/Köpenhamn och Göteborg — Felixstowe öppnades.

1974

har "Tor Finlandia" levererats. Under året kommer totalt 2.000 seglingar att genomföras.

1975

levereras "Tor Britannia". Passagerartrafik öppnas på Felixstowe.

Nya terminaler för passagerare och last tas i bruk i Göteborg, Amsterdam och Felixstowe.

Effektivisering av såväl passagerar- som lasttrafik kommer att ske genom databokningssystemet TOPAS, resp. containerlastsystemet LUF, bägge systemen under utarbetning och inträning.

1976

levereras Nybygget 608, systerfartyg till "Tor Britannia".

Tor Lines fartygsflotta

	Byggn.-år	Fart	Tdv	Brk	Pass.	Last, meter
Tor Anglia	1966	22	2.500	7.500	800	420
Tor Hollandia	1967	22	2.300	7.500	800	420
Tor Mercia	1969	17	2.750	1.600		700
Tor Scandia	1970	17	2.750	1.600		700
Tor Gothia	1971	18.4	7.350	4.130		1.550
Tor Belgia	1972	18.4	7.350	4.130		1.550
Tor Nerlandia	1972	18.4	7.350	4.130		1.550
Tor Dania	1973	18.4	7.350	4.130		1.550
Tor Finlandia	1974	18.4	7.050	4.130		1.550
Tor Britannia	1975	24.5	3.200	15.500	1.250	850
NB 608	1976	24.5	3.200	15.500	1.250	850

Kontorshuset: Byggstart i början av 1975 – inflyttning 1978.

Den 15 november tillträder Salénrederierna sin nyförvärvade tomt i kvarteret Oxen Större. Av bilden kan man redan få en god uppfattning om hur det blivande kontorshuset kommer att se ut. Huset kommer att innehålla ca 1.400 kontorsarbetsplatser, lunchrum och kök för dessa, en mindre butiksyta mot Regeringsgatan, huvudentré från Norrlandsgatan, väl tilltagna fritidslokaler för personalen, garage för mellan 150 – 200 bilar samt förråds-, arkiv- och tekniska utrymmen. Dessutom löper genom källarplanet på fastigheten en stor biltunnel som kommer att mynna i Mäster Samuelsgatan ungefär mitt på kvarteret. Den motsatta mynningen av tunneln kommer upp i Hotell Sheraton vid Tegelbacken. Av de 1.400 arbetsplatserna kommer Salénrederierna endast att ta i anspråk ca 800 – 900 vid inflyttningen i början av 1978, vilket innebär att en del av kontoret upplåtes till ett antal hyresgäster.

Projekteringen är nu i full gång. Till arkitekt för projektet har utsetts professor Ragnar Uppman, A 4 Arkitektkontor, och som projekteringsledare arkitekt Gunnar Landberg, ELLT Arkitektkontor. Upphandling av konsulter och byggtentreprenör pågår och tillsvidare har följande konsulter utsetts, nämligen för konstruktionsarbetena professor Arne Johnson och som vvs-konsult P.O. Andersson Konstruktionsbyrå AB samt som akustikkonsult Akustikbyrå AB. Som sammanhållande byggprojektledare har utsetts civilingenjör Lars Ranheim, Evidentia AB.

Projektledare för bygget är Matts Larson med personlig assistens av Kjell Boman och ansvarig inför projektstyrelsen är Peder Bonde. Ansvarig betr. lokalplanläggning och programfrågor samt information är Bengt Lidebrandt och betr. drift och underhållsfrågor Rune Bergström.



En av de tre "gårdarna" i kontorshuset.

De skisser som hitintills utarbetats visar ett kontorshus som omfattar 10 våningsplan, varav tre till större delen under marknivå och sju kontorsplan över marken. Som delvis framgår av modellbilden har man försökt att åstadkomma en så ljus och luftig miljö som möjligt med insprängda grönytor på gårdar och terrasser. Mycket återstår dock ännu att diskutera innan något beslut tas betr. den slutliga utformningen.

Tomten där huset skall resa sig kommer ännu under julhandeln att kunna utnyttjas som parkeringsyta för stockholmarna. Men en bit in på det nya året beräknas schaktningsarbetena kunna igångsättas. I samband med att den nya stadsplanen fastställs sommaren 1975 kommer också byggnationen att ta fart på allvar med sikte på inflyttning i början av 1978.

Person-Nytt

Till chef för en nyinrättad lasthantlingsavdelning inom Salén Reefer Services AB har från 6/11 utsetts *Anders Wallén*. Han kommer att vara direkt underställd VD. Wallén kommer närmast från Rederi AB Nordstjärnan, där han varit chef för avdelningen Container & Movements inom Johnson Scanstar.



Anders Wallén

Till informationschef vid AB Götaverken har utsetts *Stig Jonsson*, som närmast kommer från STAB.

Nybildat Salénföretag i Singapore

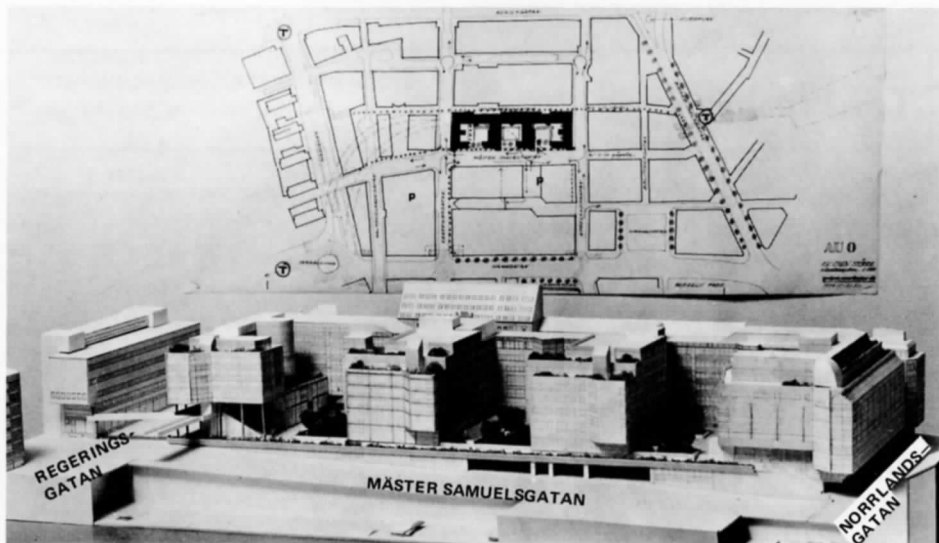
I september bildades Salén Agencies Singapore Pty. Ltd., ett helägt Salénföretag med uppgift att representera moderbolaget i Sydostasien. Som främsta uppgift står att såsom "owners broker" skaffa laster till kylfartygen men även för vissa torrlastare. Vidare skall Sydostasiens kommande behov av kylfartyg kartläggas och kontakter upprättas. Stort intresse skall även visas andra lämpliga objekt där Saléns kan tänkas delta.

Arbetsområdet inkluderar Hongkong och länderna kring Indiska Oceanen. Chef för kontoret i Singapore är Thomas Lüning, som närmast kommer från Salén Reefer Services, Stockholm.

Salén Agencies Singapore har följande adress etc.:

Room 231
I.C.B. BDG
2 Shenton Way
Singapore 1

Phone 98 45 41
Telex 23032 Olhart
Cable Olsenhart



En modell har byggts av kontorshuset så som det planeras. På väggen bakom modellen ses huset inritat i stadskärnan och i modellen har de omgivande gatorna angivits.

Man måste konstatera att sjöfarten till sin natur är starkt konjunkturkänslig och att den påverkas mer än de flesta andra branscher av svängningarna i konjunkturen. För sjöfarten ter det sig just nu så att då t.ex. tank 1973 hade en exceptionell marknad med stora vinster för avslut som då skedde och som ger flera av de stora tankrederierna goda resultat för 1974 så har detta nu förbytts till en marknad som omöjliggör seglation som täcker kostnaderna. Samtidigt gick varvspriserna upp till ungefär det dubbla och ligger tills vidare kvar. Övervinsterna hamnar således på litet sikt inte i redarens fickor utan måste investeras i nya men betydligt dyrare fartyg, såvitt man inte menar att redarna skall upphöra att investera i nya båtar. Meningen är väl dock att vi skall fortsätta med sjöfartsverksamhet. Våra synpunkter tycker jag har speciellt fog för sig då finansieringshjälp för sjöfarten från samhällets sida nu är och tror jag även i framtiden blir marginell. Om man därför reducerar vår likviditet genom någon form av kapning av övervinster blir resultatet att vi sannolikt tvingas att reducera våra beställningar av nya fartyg.

Avtalsförhandlingar

De senaste avtalsförhandlingarna fördes mitt under oljekrisen. Att stämningen vid denna tidpunkt i landet var nervös och möjligheterna att rätt bedöma framtiden var väldigt små just då var och är fullt klart. Det enda rimliga i ett sådant läge var givetvis att sluta ett 1-årsavtal för att hålla hjulen rullande och handlingsberedskapen hög inom näringslivet. Så skedde också.

Men utvecklingen av krisen förde med sig att de som gjorde avtal senare fick bättre villkor vilket är stötande enligt min uppfattning. Om utvecklingen blivit en annan undrar man om de taktiska eftersläntarna varit villiga taga konsekvenserna. Skall vi ha rättvis lönepolitik skall den gälla även i dylika situationer.

Konsekvenserna för redarna av förhandlingsomgången blev att man fick det dyraste avtalet någonsin. Redarna hade stora vinster inom räckhåll i förhandlingsögonblicket och ville ej stoppa sjöfarten vilket är en av förklaringarna till avtalet. Men man får inte glömma en viktig faktor. Medan fraktmarknaden svänger ligger lönerna kvar och den internationella transportefterfrågan tar föga hänsyn till vårt kostnadsläge eller taktiskt skickliga fackliga svenska förhandlare. Svänger fraktmarknaden uppåt igen är allt väl. I annat fall är det möjligt att medlemmarna har anledning beklaga de uppnådda förhandlingsresultaten. Vi får hoppas att den internationella löneutvecklingen håller lika hög takt som den svenska så att våra av-

tal inte minskar konkurrensförmågan och slår igenom i minskad svensk sjöfart.

Att sedan Redareföreningen har att förhandla med tre förbund inom vår lilla sektor gör inte livet lättare. Bortsett från att man naturligtvis och fullt riktigt måste ha något olika uppfattning om löner och förmåner skulle väl ett av mina främsta önskemål vara att onödigt fördyrande eller årslånga förhandlingar ej sker just p.g.a. denna splittring. Vi talar alla parter dock ytterst om samma arbetstillfällen och utkomstmöjligheter.

Bekvämlighetsflagg, bemanningsfrågan

Det finns andra stora frågor i dagens sjöfartsdebatt och några av dem hänger samman. Jag avser den s.k. flaggfrågan, bemanningsfrågan och sjömansskatten. Som alla vet pågår en flaggutredning och det vore normalt bättre att avvakta slutresultatet utan kommentarer. Några frågor måste dock beröras eftersom de blivit skrämmande aktuella och tarvar åtgärder idag och ej imorgon.

De bekvämlighetsflaggande fartygen utgör nu en betydande del av världstonnaget från att vid andra världskrigets slut ha utgjort endast några få procent. Vad gäller tankers, kombinerat tonnage och bulkfartyg över 10.000 ton dwt, som i sig omfattar ca 360 miljoner ton dwt av den totala världsflootten på ca 470 miljoner ton dwt, så seglar f.n. över 30% under bekvämlighetsflagg. I Liberia finns av denna tonnage typ en flotta på närmare 100 miljoner ton dwt eller 27% av dessa fartygstyper. Utvecklingen accentueras av ordersituationen där Liberia har drygt 80 miljoner ton dwt eller 36% av den totala orderstocken i världen på drygt 220 miljoner ton dwt av dessa fartygstyper.

Fartyg under liberiaflagg är till större delen modernt tonnage, utrustade ur såväl säkerhets- som personalsynpunkt på ett konkurrenskraftigt sätt. Den bild vi får i massmedia då s.k. bekvämlighetsflagg är aktuell är inte representativ och kan ge falska förhoppningar om hur flaggfrågan skall kunna lösas.

Jag vill också framhålla att man måste skilja mellan bekvämlighetsflagg och nationell flagg och varna för att trycka på att varje rederiverksamhet i främmande länder skall betraktas som en form av flaggflykt. Man får inte glömma bort att svenska fartyg huvudsakligen skeppar varor mellan främmande länder. Varutransporter som dessa länder och dess sjöfolk mot bakgrund av ett nationellt tänkande skulle kunna hävda borde tillfalla dem själva.

Om vi därför ser trängsynt på frågorna om svensk flagg får vi inte bli förvånade om omvärlden tillåter sig adoptera våra i så fall protektionistiska åsikter. Det blir då inte mycken plats kvar vare sig för svenska sjömän eller svenska redare.

De två största problemen vi möter i konkurrensen med tonnage under s.k. bekvämlighetsflagg är dels befälsfrågan och dels våra totala kostnader för fartygen. Vårt svenska befäl söker sig idag till modernt konkurrenskraftigt bekvämlighets-tonnage för att undgå skatt. Befälsflykten ter sig för mig som ett betydligt större problem än de trots allt få transfereringarna till bekvämlighetsflagg.

I och med att problemet i bemanningsfrågan blivit så akut har jag samlat in uppgifter om löner, avgifter, skatter m.m. för befäl på fartyg i rederier under bekvämlighetsflagg. Jag vill betona att anställningsvillkoren är olika mellan olika rederiföretag som seglar under dessa flaggor varför en exakt jämförelse är svår att göra. Skillnaden vad gäller nettolöner är dock så markant att det mycket oroande i siffrorna ej kan ifrågasättas.

En svensk befälhavare på en viss tankertyp i Sverige har i dagsläget ca 110.000 kr per år i lön. I motsvarande fartygstyp under liberiaflagg och för motsvarande personer (ålder etc) är lönen i dagsläget ungefär lika hög. Under svensk flagg får befälhavaren behålla ca 52.000 kr efter skatt medan han under bekvämlighetsflagg får behålla lönen ograverad så när som på smärre reduktioner såsom i ett fall 6% pensionsavgift etc. Detta innebär att befälhavaren under bekvämlighetsflagg får behålla mer än dubbelt så mycket lön efter skatt jämfört med kollegan som seglar under svensk flagg. Motsvarande förhållande gäller även övrigt befäl varvid dock givetvis siffrorna blir modifierade med hänsyn till löneläget.

Att de gynnsamma skattevillkoren i dessa lägskatte länder lockar vårt svenska befäl över till andra rederier är konstaterat. Vi har vid några förfrågningar till några utländska rederier från bara ett av dessa fått svaret att bland dess befäl finns 33 svenskar. I ett annat rederi fanns 18 svenska befälspersoner.

Det försvar som man får höra från det sjöfolk som söker arbete i dessa rederier är att genom att de har sin verksamhet förlagd utanför Sverige de ej sliter på det svenska samhället och därför betalar en för hög skatt. Det är otvivelaktigt riktigt. Genom de direkta skatterna finansieras ju en stor del av de förmåner som vi har i det svenska samhället, förmåner som sjöpersonalen ej kan ta del av på samma sätt som vi som är hemma.

Norska myndigheter har inför hotet om en drastisk minskning av inkomsten från sjöfarten och med beaktande av rättvisesynpunkterna kraftigt reducerat sjömansskatten. Som exempel kan nämnas att en norsk befälhavare på samma fartygstyp som jag nämnde tidigare har en något

lägre bruttolön per år jämfört med den svenska bruttolönen men får trots detta behålla ca 10.000 kr mer per år i netto än en svensk befälhavare. Eftersom sjöfartsnettot torde vara av stor betydelse för landet borde tiden vara inne för att omgående studera frågan om flykten av sjöfolk till främmande flaggors fartyg.

Den åtgärd som i första hand borde övervägas för att minska befälsproblemet är enligt min mening en ändring i sjömansskatten. Som läget är idag så konkurrerar ju utländska rederier under bekvämlighetsflagg gentemot svenska rederier med bland annat i Sverige utbildad personal och av svenska skattebetalare betald utbildning, utan att man betalar vare sig för denna utbildning eller för någon motsvarande utbildning i det egna landet. Alternativet, som öststaterna valt, att låta den som emigrerar betala tillbaka sin utbildning är givetvis utesluten i ett fritt demokratiskt samhälle.

En lösning av problemet som kan förfalla ligga nära till hands för högkostnads-länderna vore att fackföreningarna och staterna samarbetade för att skapa en konvention som innebar att man ej tog emot fartyg under bekvämlighetsflagg. De praktiska möjligheterna att genomföra en sådan lösning är kanske små. Det är heller inte någon tilltalande lösning eftersom den är starkt protektionistisk till sitt innehåll men det är möjligt att det är den enda framkomliga vägen. En helt annan sak är den bevakning som sker internationellt genom exempelvis ITF av arbetsförhållandena på olika fartyg, vad gäller löner, arbetstider, säkerhet etc. vilket svenska redare stöder men som tyvärr har begränsad effekt och verkar endast på lång sikt.

Jag tror således att svenska organisationer och politiker vad gäller flaggflykten, bemanningsproblemen, säkerhetsfrågor och skattefrågorna måste verka mer aktivt för internationella icke protektionistiska lösningar istället för att som nu sker urskilningslöst angripa de företag som för att överleva i den internationella konkurrensen söker sig till lösningar som ger dem lika villkor som andra länders redare. Man måste vara medveten om de risker för vår handelsflottas existens som inhemska svenska beslut kan innebära om man ej beaktar situationen på den internationella marknaden.

Förutom den enligt min uppfattning allvarliga och akuta bemanningsfrågan måste de svenska redarna dessutom konkurrera med dessa moderna flottor under såväl bekvämlighetsflagg som nationell flagg med lägre totalkostnader. Våra fartygs dagskostnader blir på grund av skatter, pålagor och avtal ofta betydligt högre än för jämförbart tonnage under annan

flagg. Detta har sagts många gånger men tycks inte tränga genom byråkratmuren.

Vi är alla i sjöfarten medvetna om att vi representerar en relativt liten grupp medborgare. De flesta är dessutom mestadels inte på hemmaplan. Politiskt har vi därför kanske svårt att göra vår stämma hörd. Litet har vi väl också syndat med att otillräckligt informera allmänhet och överhet om vår existens. Sjöfart kan dock betyda mycket pengar med relativt liten personalinsats i detta folkfattiga land, vilket säkert Gunnar Sträng är medveten om. Bruttoinseglingen beräknas bli 6.300 - 6.500 miljoner kronor för 1974 vilket motsvarar ett belopp lika stort som 10% av den årliga svenska exporten.

Vi upplever just nu inom sjöfarten ett osäkert läge med de drastiskt höjda oljepriserna - som ju också är en kostnadsfråga för oss - de väldiga svängningarna i valutaströmmar och valutakurser, den kraftiga internationella inflationen som skapar en politisk osäkerhet och inte minst en särdeles osäker fraktmarknad.

Var och en av dessa faktorer är tillräckliga för att skaka även de mest konsoliderade rederierna och det innebär att vi måste vara mer än vanligt handlingsberedda inom branschen. Problemen är emellertid så stora att det kanske finns all anledning för statsmakterna att vara observanta i de internationella sammanhang där näringens egna företrädare inte räcker till om vi inte skall förlora i den vanskliga kampen att leva vidare. Jag tror att Sveriges Redareförenings medlemmar tillsammans med de anställda i fartygen och i land kommer att tillvarata möjligheterna bara oddsen inte blir alltför dåliga.

Snow Storm på frimärke

Postverket planerar en utgåva av fem sjöfartsfrimärken i samband med Frimärkets Dag. Ett av de fartyg som utvalts att representera svensk sjöfart av idag är "Snow Storm", som efter förlaga tecknats av konstnären Tom Hultgren och graverats av Zlatko Jakus.

Den som är intresserad av att köpa serien kan vända sig till Postens Filateliavdelning, Fack, 101 10 Stockholm. Den 16 november kommer märkena ut.



"Snow Storm" färdiggraverad

Saléns och arabisk firma köper tre supplyfartyg

Tillsammans med ett företag i Qatar, Saudiarabien, har Saléns köpt tre s.k. supplyfartyg i Texas. Syftet är att ge service till olika typer av oljeborrplattformar i Persiska viken. Fartygen kostar totalt \$3,6 milj., men vissa ombyggnader och kompletteringar krävs, varför investeringen i sin helhet kommer att sluta på närmare \$ 5 milj.

Två av fartygen är 170 fot långa och det tredje 110 fot. De kommer att bemannas av europeiskt befäl och av arabisk besättning i övrigt. Någon gång under vårens lopp beräknas verksamheten vara igång.

Fartygens namn är MS Deena, MS Leena och MS Muna där MS står för ManSal Offshore Ltd, som är det gemensamma företagets namn. Den lokala delägaren är Mannai Trading Co, en handelsfirma i Doha, Qatars huvudstad. Chef för företaget i Qatar är ingenjör Alex Schmez.

Två års modellarbete

Pensionär Tore Talén i Nyköping har åstadkommit ett riktigt mästerverk. Under loppet av två år har han byggt en modell av Saléns gamla trotjänare "Hispaniola". Modellen, som beställts av Konservkompaniet i Nyköping, är alltigenom handarbet av högsta kvalitet. Varje liten detalj,



Tore Talén, här med modellen av "Hispaniola", är nu i färd med att bygga ännu en fartygsmodell.

wires, bommar och vinschar, livbåtar etc. är utskurna i trä eller mässing. Alla ventiler är sågade, alla relingar, med ett undantag, är utskurna och formade för hand. Tore Talén är född i Oxelösund, där han som ung kom i kontakt med sjöfart, men han har själv aldrig varit till sjöss.

Swallow blev Lion

M/S "Sea Swallow" övertogs den 21 oktober i Hamburg av köparen, Panama Europe Offshore Shipping Company, Panama, och omdöptes till "Sea Lion".

Sjösäkerhet tema på Lovik

Under tiden 14 - 18 oktober hölls den sedvanliga informationsträffen för sjöbevärl på Lovik. Huvudtemat var denna gång personalutveckling och sjösäkerhet.

Följande befäl deltog: Anders Bengtsson, Stig Elenius, Jan Emanuelsson, Johan Gustafsson, Bertil Johnsson, Gunnar Kroon, Folke Olsson, Rune Poohl, John Rutgersson, Anders Thörngren, Jan Andersson, Rolf Eklund, Allan Englund, Gunnar Hedberg, Sture Juhlin, Ove Lellki, Sigvard Ohlsson, Anders Torbrand, Harry Thorén, Eilif Tydén, Hans Brodahl, Rolf Grunditz, Arnold Johansson, Tore Lindström, Gunnar Litzing, Meinard Lundgren, Ove Lundqvist, Bertil Oldaeus, Richard Pedersen och Vilhelm Svedlund.

I samband med den middag som gavs vid kursens slut överlämnades företagets minnesgåvor till Johan Gustafsson, Pentti Ikeheimonen, Nils Kristiansson, Karl-Erik Viebke och Gunnar Wirén, samtliga från



Clarence Dybeck överlämnar minnesgåvan till Lennart Söderström.

kylrederiet, samt till Lennart Söderström, torrlastrederiet och Einar Westerby, tankrederiet.



I kursen ingick praktiska övningar med uppblåsbar räddningsflotte och livräddningsutrustning i en bassäng på Bosön.

Fartygs-TV

Handelsflottans Valfärdsråd har till Salén-Nytt rapporterat att vissa problem föreligger beträffande returneringen av de s.k. A-kassetterna (Aktuellt med sportextra). Dessa sänds varje vecka separat till alla fartyg med VCR-utrustning efter anmälan till Handelsflottans Valfärdsråds kansli, som har samtliga anmälda TV-fartyg upptagna på kortsystem, där varje A-kassett finns registrerad på respektive fartyg.

Varje A-kassett är en engångsförsändelse mellan HVR och båten och åter kansliet. Byte får alltså inte ske mellan fartygen. Kassetterna skall därför omgående återsändas till

Handelsflottans Valfärdsråd
Fack
S-102 50 Stockholm

för inspelning av nya program. Till rådet inkomna kassetter avregistreras från fartyget. Avsändare skall ovillkorligen anges för att registreringssystemet skall fungera.

Det är utomordentligt viktigt att A-kassetterna returneras. Ej returnerade kassetter debiteras fartyget efter viss tid med 300 kr per styck!

Annorlunda förhåller det sig med Valfärdsrådets videoboxar. Byte av dessa sker vid bytescentral eller med annat fartyg. Om ett fartyg inte kommer i kontakt med någon av bytescentralerna skall videoboxen sändas till Valfärdsrådet i Stockholm eller Göteborg eller till rederiet. Vid rekvisition av ny videobox från HVR skall fartyget ange vilka boxar som tidigare funnits ombord så att tidigare box inte återkommer.

Så snart ett fartyg eller bytescentral fått en videobox skall rapport därom omgående sändas till Valfärdsrådet på det gula kort, som medföljer varje box.

Yngst och äldst ombord

Då nymönstrade, antingen de är besättningsmedlemmar eller passagerare, kommer ombord i ett fartyg, brukar de ofta gå upp till "Gubben" och hälsa. I engelsktalande länder säger man gärna "Go up and say hallo to the Old Man". För egen del har jag som "The Old Man" i våra kylfartyg råkat ut för en del ytterligheter i detta avseende.

För en tid sedan anmälde sig den hittills yngste påmönstrade, som jag upplevt under min tid till sjöss. Det var överstyrmann P.-O. Henningssons 6 veckor gamle son Björn som gjorde entré i skepparehytten. Han var en frisk liten krabat, som medföljde på en kustresa.

Min äldsta passagerare har jag också i klart minne. Det var en dam från Seattle, 93 år fyllda, miss Emelie Boetskes. Hon var synnerligen pigg och kry, levde med i det mesta som hände ombord under en tre veckors resa till banana-land, åkte med på sight-seeingturer och deltog i besättningsens grillparty. Hon omtalade för mig, att hon hållit en professur vid universitetet i Seattle i 50 år. En kärnkvinna av tysk härkomst, som verkligen hade humöret uppe. Hon kallade mig hela resan "Captain Young Man". Ett synnerligen smickrande tilltal.

En vänfast åldrad bekantskap, som kom på besök ombord helt nyligen, då "San

Benito" låg på varv i Lissabon, var förre London-ministern och på sin tid SKF-chefen Björn Prytz. Jag skötte ministerns båtar i Marstrand en gång i tiden mellan styrmans- och sjökaptenskurserna. Vi har hållit kontakt ett kvarts sekel och träffades nu igen. Det var ett glatt återseende, och minister Prytz, som nu är 86 år fyllda, är ännu en levnadsglad man och deltog med oss unga i en god fartygslunch ombord. När man är 86 år kanske man får fälla en replik som: "Jasså, det är alltså min gamle vän Sven Saléns 'unga pojkar', som har så här fina fartyg".

Bertil Crafoord

Saléns sommarstugor

Personalstiftelsen ställer under sommaren 1975 vidstående stugor till personalens förfogande att disponeras under en eller två veckor. Detta erbjudande omfattar rederianställd sjöpersonal, kontorsanställda och pensionärer vid Salénrederierna, SSAB och SRS.

Stugorna på Västkusten ligger på Flatön och i Ljungskile. Den tredje stugan är ännu inte utvald.

Samtliga stugor är avsedda för självhushåll och man behöver endast ta med lakan, örngott och handdukar. Skifte sker lördagar kl. 12.00.

De som önskar ifrågakomma ombedes fylla i nedanstående svarskupong, vilken skall vara stiftelsen tillhanda senast den 31 mars 1975. Omedelbart därefter sker fördelning av stugorna, varvid efter jämkning i sista hand lottning får avgöra.



En av de nya småstugorna på Malma



Stugan på Flatön har en hel del snickarglädje



Till stugan på Ven hör även lagård och uthus. Numera är de dock inte i bruk.

Malma	5 stugor	4-7 personer
Västkusten	3 stugor	4-7 personer
Ven		4(5) personer
Öland		4(5) personer
Åland	2 stugor	4-5 personer
Åre		4(5) personer

Varuförmedling hos Saléns

Personalstiftelsen har startat en varuförmedling, som t.v. omfattar alla ombord- och landanställda inom Salénrederierna, SSAB och SRS.

Följande sortiment erbjuds: Radio, TV, stereo, dammsugare och andra elsktriska hemapparater, spis, kyl, frys, diskmaskin, tvättmaskin, fläkt, torkskåp, elartiklar, VVS-materiel, järnhandelsartiklar, snickerimaskiner, kompressorer, motorsågar, tryckluftsdrivna handverktyg, färger, spackel, rengöringsmedel i större förpackningar samt mattor. Fler artiklar kommer fram efter hand, bl.a. vissa matvaror.

Detta sortiment lämnar leverantörerna med strakt varierande rabatt. Sortimentlistor i detalj och ibland prislistor finnes hos varuförmedlingen. Av såväl praktiska som formella skäl sker leveranserna endast inom Sverige.

Ring eller skriv till:

Anita Löfstedt, tel: 63 55 60/267

Box 14018

104 40 Stockholm

Hon lämnar gärna alla upplysningar och sänder också på anfordran en utförligare beskrivning av omfattning och tillvägagångssätt.

Dyraste Toyotan

Vi visar här en bild av Toyotas $\frac{1}{2}$ miljonkronorsbil ESV (Experimental Safety Vehicle), för vilken vi redogjorde i förra numret av Salén-Nytt. Efter sitt besök i Stockholm har bilen nu framgångsrikt testats i London-trafiken och fortsatt på sin jordenrunda.



SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm

Tel. 08/63 55 60

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Gösta Ekeström

Salénrederiernas Personalstiftelse

att: Anita Löfstedt

Box 140 18

104 40 STOCKHOLM

Jag önskar disponera sommarbostaden belägen på

under tiden

Alternativt sommarbostaden belägen på

Alternativt tiden

eller

Namn:

Adress:

Anställd på

Vi är personer