

Kommentar med anledning av artikel

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20090726-7.pdf>

HEJ Toni !

Har fått Din artikel kring Tallink och medföljande text i Word. Tackar för det. Jag har följt cirka 300 europeiska rederiers utveckling sedan 1930 (ja, jag är inte så gammal dock!!) och jag sade redan kring 2001 att Tallinks experiment och vilja att bli ledande färjerederi i helst hela Europa, tror jag man sade, skulle inte hålla. Det är för mycket luft och lånat andningssyre i det företaget. En baltisk bubbla måhända.

Tror Viking Line och familjen Eklund faktiskt avvaktat dels marknaden, priser och dels vad som skall hända när man parar ihop det av Sea Containers skadeskjutna Silja Line med det allt annat än ekonomiskt starka Tallink. De tre senaste stora TALLINK-fartygen Galaxy, Baltic Princess och Baltic Queen kan man säkert vid en konkurs lägga vantarna på.

Att Stena Line skulle vilja tillbaka till Östersjön - njaa, det känns inte så. Man skulle lätt falla för de interna marknadsknepen bland rederierna här. Det går svårt för Stena redan nu mot de polska rederierna i södra Östersjön.

Vad jag hörde om Stenas lednings ekobrottslighet, rörde det fadern Sten A. som lär ha fått suttit i finkan på 1940-talet för att smugglat järn och kopparskrot till Polen som var förbjudet. Det stod för ett antal år sedan en artikel om familjen Olsson i kanske just Veckans Affärer, om den dolda familjen Olsson, men den det då rörde sig om var fadern Sten A., något ont om sonen Dan Sten Olsson har jag däremot inte hört alls, han lär bara vara en skärva av styrka mot hans far Sten A. som lär än idag hörde jag sist promenera in på kontoret varendaste vecka och kika av vad som är på gång. Sonen går nog mest i ledband antar jag... kanske?

Johansson rederierna på Åland köpte upp en mängd **SKROTREDERIER** Rederi AB Sally som gick i konkurs kring 1987, varvid EffJohn köpte Sallyrederiet och blev en tid 1/3-ägare i Viking Line och förvärvade den första SALLY ALBATROSS ombyggd från VIKING SAGA. Eklunds som idag styr Viking Line har aldrig köpt andra rederier och tagit stora risker, och efter att Sally rederierna som ägnade sig åt all möjlig sjöfart, lämnade VIKING-samarbetet kvarstod de två Slite resp. SF Line - av dessa två hade ju Slite en högupplånad köpbudget av fartyg medan SF Lines bankkassa kunde räknas på bankkonton till flera miljarder mark på sin tid. Fartyget CINDERELLA 1989 köptes med kontanter från kontot helt enkelt, och ägdes av rederiet när varvet hon låg på i slutfasen gick i konkurs och drog med sig Silja och Birka Lines fartyg i konkursen. Där har Du alldeles rätt att Sallyrederierna hade långsiktiga planer på att bli världens största kryssningsrederi internationellt och köpte som bas rederier för att starta upp lokala baser och sedan nya fartyg - men kom i likvidbrist. Den rollen har väl idag Carnival-gruppen tagit på sig som äger såväl P&O Cruises, Princess Cruises och Carnival Cruises m.fl. Familjen Eklund är än idag

kända som det rederi i världen som skött sin ekonomi allra bäst av alla passagerar- och kryssningsrederier i världen och har den högsta soliditeten per fartygston, som sagt.

Ha det bra Toni,
fortsätt granska rederierna - det är intressant varje gång att höra dina ståndpunkter!

Toni kommentar:

Jodå det är så rätt, jag var vd för Effjohn Sweden ab vilket inkluderade Sally, JBT och Gotlandstrafiken, Ånedinlinjen och många fler dotterbolag lite varstans i världen och fick uppleva hur man lurar medvetet aktieägarna i ett börsbolag, hur man ljugar och slirar, ingen såopera i världen kommer i närheten av vad som hände här dagligen, det handlar om mänsklig falskhet, det handlar om girighet där ingen tar ansvar för något, det handlar om finnkampen varje dag, det handlade om hur man "tvingade" Nordbanken att sätta välskötta Myrsten i konkurs som efter konkursens avslutning hade ett överskott på 170 miljoner kronor och aldrig borde ha satts i konkurs om man inte hade tillämpat fula tricks från Effjohn koncernens huvudägare. Det är en obetalbar skola man fick uppleva som gav insikt i en bransch fullt av "home made banditer" som är så fina att man står över lagar och skattemyndigheter. Som om detta inte räckte så kom managementavtalet med Ryska Baltic Shipping och insikt i en ny värld som kanske ingen annan svensk kommit i närheten av, att under 8 år få arbeta med högsta KGB ledningen (som var den formella ägaren av Baltic Shipping) och nuvarande regeringschef, att lära sig vad planhushållning innebär för ett land och individen, att få lära sig hur olika man kan se på problemen och leva förbi verkligheten. Det är allt detta som präglat mig och gett mig en vidsyn som jag önskade fler skulle ha, då skulle vi slippa alla hemma gjorde problem i ankdammen.