

2024-04-17

## Motortankfartyget *Pollux* – hatad av normännen?

På bilden nedan ser vi Trelleborgs Ångfartygs AB:s motortanker, 12 600-tonnaren *Pollux*, lossande råolja eller bensin i Rotterdam. Bilden är tagen den 30 juli 1938 och hon har just anlänt från Curacao. Tre år senare skulle hon vara i trafik för tyska Kriegsmarine och bl.a. frakta flygbensin från polska hamnar till olika depåer i Oslofjorden f.v.b. till Luftwaffes baser i Norge.



Vi backar nu 10 år tillbaka till den 4 augusti 1928. Denna dag sjösattes hon hos Kockums i Malmö. Det var strålande högsommarvärme och inför en stor publik av skådelystna och honoratiorens tog på slaget 13 denna lördag unga fru Aasne Malmros till orda: *"Jag döper dig Pollux, bring Lykke för Sverige, och önskar jag Dig Held paa Færdene"*.

Tre månader tidigare hade även systerfartyget *Castor* sjösatts vid samma varv och var nu på väg från New Orleans till Göteborg med sin första oljelast. Båda fartygen var byggda för att kunna lasta 12 600 ton. Leveransen av *Pollux* till rederiet skedde sedan den 8 september 1928.

I och med leveransen av dessa två fartyg äntrade Trelleborgs Ångfartygs AB ett helt nytt marknadssegment. Det första moderna tankfartyget för oceanfart anses den tyska *Glückauf* ha varit som levererades 1886 från Armstrong, Mitchell and Company i Newcastle-on-Tyne med en dödvikt på cirka 3 000 ton. Hon följdes strax efter av flera liknande fartyg och fem år senare fanns det ett 70-tal ångtankfartyg för oceanfart i drift.

Den tidiga oljehandeln fram till 1914 hade mångt och mycket att göra med fotogenets användning inom belysning. Efter 1914 var det den framväxande bilismen och dess behov av bensin som kom att bli ”motorn” i handeln med oljeprodukter. Vid denna tid gjorde också dieseln sitt intåg i större skala och drev ytterligare på handeln med olja.

Vid mitten av 1920-talet började oljan bli en betydande vara i världshandeln. Ännu 1924 var USA den dominerande exportören men några år senare hade även Venezuela och de västindiska öarna blivit stora exportörer. Den ökande efterfrågan på olja ledde naturligtvis till ökad efterfrågan på transporttjänster och det blev dags fört tankeroperatörerna att både förnya och utöka flottan.

Före 1926 var det vanligt att oljebolagen ägde de fartyg som fraktade deras olja. Ofta genom dotterbolag, Men detta år bestämde sig Royal Dutch Shell för att tillgodose delar av sitt transportbehov genom att långtidschartra fartyg från oberoende ägare. På ett bräde sålde Anglo Saxon Petroleum Co (Shells fraktbolag) 37 av bolaget ångtankers (7 500 – 10 000 dwt) byggda under första världskriget och hyrde sedan tillbaka dessa i 10-åriga charteravtal. Här var norrmännen på alerten och köpte upp hela 26 av dessa äldre ångtankers.

Intäkterna från försäljningen använde Anglo Saxon till att skaffa nytt modernt motortonnage. Samtidigt gick man ut och erbjöd timecharteravtal för nybyggt motortankertonnage hos oberoende redare.

En finansiell innovation på 1920-talet blev att beställa fartyg med hjälp av långa timecharter avtal på mellan fem och tio år. I avtalets bestämdes charterperiodens fraktsats och med dessa avtal som säkerhet kunde man sedan låna upp erforderligt kapital.

I denna veva knöts kontakten mellan Anglo Saxon Petroleum Co och Trelleborgs Ångfartygs AB. Trelleborgarna hade under 1926 chartrat ut ett antal lastångare till amerikanska intressenter med gott resultat och letade efter nya expansionsmöjligheter. I december 1926 slöts nu en 10-årig time charter med Anglo Saxon och med detta i hand kunde två motortankfartyg finansieras. Order på fartygen lades därefter hos Kockums för leverans 1928.

Kockums hade i augusti 1927 levererat sin första motortanker, **Stigstad**, på 8 120 dwt till A.F. Klavenes & CO A/S, Oslo. Efter att ha levererat ytterligare en motortanker till Norge blev det dags för de två trelleborgarna att levereras under 1928. Vid leveransen var dessa fartyg på resp. 12 600 dwt Sveriges då största fartyg men bara några månader senare slogs detta rekord av motortankern **Nike** på 13 350 dwt. från Götaverken.

En vanlig storlek på nya tankfartyg vid denna tid var cirka 12- 13 000 dwt och det som begränsade storleken var egentligen oljehamnarnas förmåga att ta emot större fartyg.

**Pollux** kom framför allt att sysselsättas i trafik från Aruba/Curacao/Venezuela/Mexico och USA:s gulfhamnar till europeiska hamnar med några enstaka avstickare till syd- och nordamerikanska hamnar. Även hamnar i Medelhavet besöktes vid några tillfällen. Likaså besöktes Dakar i dåvarande Franska Västafrika någon enstaka gång. År 1938 löpte det första time chartern ut och **Pollux** fick en ny tidsbefraktning på tre år för Standard Oil.

Vid krigsutbrottet den 3 september 1939 befann sig **Pollux** på resa mellan Montreal och Caripito i Venezuela.

Hon blev hemkallad och rekviderades av staten (reservförrådsnämnden). Efter några månaders sysselsättning för statens räkning återlämnades hon till rederiet och tanken var att Standard Oil skulle fortsätta chartern. Men det var omöjligt att hitta ett försäkringsbolag som vågade ta försäkringen för utresorna och då vägrade Standard Oil att återuppta chartern och i början av 1940 lades hon upp i Marstrandsfjorden med postadress Tjuvkil.

Den 9 april 1940 ockuperade tyskarna Norge och Danmark och Skagerrakspärren kom på plats. **Pollux** tillsammans med flera av rederiets tankfartyg hamnade innanför spärren. Tyskarna hade ont om tankfartyg. De större tankfartygen hade tagits i anspråk som bunkerfartyg för de tyska ubåtarna. Men ockupationen av Norge ledde till ett behov att även försörja styrkorna där med drivmedel.

Tyskarna tog nu kontakt med trelleborgarna och ville bl.a. hyra in **Pollux** och **Procyon** för trafik på Norge. Rederiet var inte ointresserat. Fartygen låg ju upplagda och tyskarna erbjöd bra betalning. Men tillstånd måste inhämtas från svenska staten.

Efter tyska påtryckningar gav svenska regeringen till sist efter och tillät, från januari 1941, en tvåårs time charter av fem tankfartyg från Trelleborgs Ångfartygs AB till John T. Essberger & Co i Hamburg. Möligen var skeppsmäklare John Larsson i Stockholm mellanhand. Charterern omfattade de två större fartygen **Pollux** och **Procyon** samt de tre mindre **Rigel**, **Bellatrix** och **Hamal**. I avtalet ingick en köpoption på 8,1 miljoner kronor för samtliga fartyg efter chartertidens slut.

John T. Essberger var en stor och framgångsrik redare i Tyskland och hade av Hitler utsetts till "Statsraad" och "Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt" eller mer populärt "Führer der deutschen Seeschiffahrt". De inhyrda fartygen sattes i tjänst för tyska Kriegsmarine. Ett krav från tyskarna var att fartygen skulle bemannas av svenskar.

Tysklands huvudleverantör av olja var Rumänien. Till viss del kunde även oljeprodukter utvinnas ur inhemsk brunkol genom komplicerade processer.

**Pollux** tillsammans med **Procyon** kom att huvudsakligen sysselsättas med att leverera oljeprodukter, bl.a. flygbensin, till depåer i Oslofjorden. Dessa depåer låg t.ex. i Valløy, Fjellstrand, Moss, Oslo, Tönsberg, Soon och Steilene, varifrån bensinen och oljan sedan distribuerades vidare av andra mindre fartyg till hamnar längs norska kusten nära de tyska baserna. Även om rutterna till och från Norge till stor del gick innanför den svenska territorialgränsen så var dessa resor inte helt ofarliga.

De tyska lastninghamnarna var framför allt Stettin (Szczecin) och Gotenhafen (Gdynia) dit oljan kom med järnväg från de rumänska oljefälten. Lastning skedde även i Hamburg. Mycket av bensinen var s.k. syntetisk bensin som framställdes i Tyskland från brunkol. Mellan de tyska hamnarna och svenskt territorialvatten fick fartygen tyskt skydd. I de tyska hamnarna utsattes de för åtskilliga bombanfall från allierat flyg och i farvattnen utanför inträffade olika minicidenter. I augusti 1942 gick **Pollux** på en magnetmina utanför

Swinemünde (Świnoujście) och fick ansemliga skador på förskeppet men lyckades hålla sig flytande. Efter reparationer hos Kockums som tog 3 månader återgick hon i trafik.

Vid charterens utgång i januari 1943 hade Sverige karskat upp sig och tillät inte John T. Essberger att utnyttja köptionen. Samtidigt hade nog trelleborgarna fått kalla fötter och börjat tänka på eventuella följder efter kriget. Slaget vid Stalingrad gick nu mot sitt slut och uppfattningen bland de insiktsfulla var att Tyskland var på väg att förlora kriget. Lösningen med fartygen blev att John T. Essberger överlät köptionen till ovannämnde John Larsson i Stockholm som med sina nyskapade rederier Bellatrix och Ericus köpte fartygen med pengar lånade av John T. Essberger mot inteckning i fartygen. Fartygen kunde nu fortsätta att segla för tyskarna under svenskt flagg.

Men även John T. Essberger insåg nog hur kriget skulle sluta och såg en fördel med detta upplägg för att säkra att fartygen inte skulle förloras i form av krigsskadestånd efter kriget.

John Larsson döpte om **Pollux** till **Nordanbris** och **Procyon** till **Sunnanbris** och fortsatte charterern. I juli 1944 vägrade **Nordanbris** besättning att fortsätta i trafiken. Charteravtalet hävdes då och **Nordanbris** blev upplagd i Stockholm. Den 15 juli 1944 hamnade John Larsson med sina tankfartyg dessutom på de allierades "black list" för sina affärer med tyskarna vilket ställde till det för honom när han senare ville köpa överskottsfartyg från "War Shipping Administration". Trelleborgarna tackade nog sin lyckliga stjärna att man hoppat av det tvivelaktiga projektet i tid.

Efter krigsslutet försökte John Larsson sälja tankfartygen till Sovjetunionen men där sade statliga trafikkommissionen "njet". Förmodligen under påtryckningar från UMA (United Maritime Authority) som Sverige anslutit sig till under våren 1945. UMA hade skapats 1944 för att reglera fartygstillgången de närmaste månaderna efter krigsslutet. **Nordanbris** kom istället att göra ytterligare några resor under svensk flagg. Tonnageknappheten gjorde förmodligen att de allierade tillfälligt bortsåg från det tyska "mellanspelet".

Men Flytkapitalbyrån var på hugget och utkrävde de tyska intressena (inteckningarna) i John Larssons tankflotta vilket innebar att de intecknade fartygen måste säljas. I september 1946 fick Johan Larsson tillstånd att sälja **Nordanbris** till Norge där hon hamnade hos Langfeldtgruppen i Kristiansand. Under norsk flagg fick hon namnet **Sirehav**.

Men det var inte slut på krigsfarorna än. Den 13 januari 1947 på resa Houston till Hamburg blev hon minsprängd utan den nederländska kusten med skrovsador som följd. Hon råkade ut för ytterligare en minsprängning den 30 mars 1948 utanför Texel fryskepp, förmodligen enbart med mindre skador. Sommaren 1954 var det dags för sista resan och den 1 juli 1954 anlände hon till Dalmuir (Glasgow) för upphuggning.

Till sist. Var **Pollux** hatad av norrmännen? Jo förmodligen för det hon stod för under kriget. Men besättningen ombord? Nja, den var omvittnat frikostig med den tyskbetalda maten till de norrmän man kom i kontakt med i hamnarna.

### Noter

J.T. Essberger kom strax på fötter igen efter kriget. Idag är det tredje generationen Essberger/von Rantzau som leder rederiet från Hamburg. Omsättningen 2021 var cirka 350 MUSD.

John Larsson gick ur tiden 1964. Dessförinnan hade hans rederier avvecklats och kvarvarande fartyg tagits över av sonen Arne Larsson.

Systerfartyget **Castor** hamnade i lejdtrafiken och blev där sänkt av en tysk ubåt i Nordatlanten den 31 mars 1941. 15 personer omkom.

Trelleborgs Ångfartygs AB, sedermera Malmros Rederi AB, avvecklades runt 1980 som en följd av 70-talets sjöfartskris.

Text: Bo Jershed