

2022-07-10

Från "laker" till "saltie" – s/s Roslagen [III]

Nu har vi kommit till året 1948 och det är dags för rederiaktiebolaget Roslagens tredje ångare med namnet *Roslagen*. Det är strax efter kriget och det finns gott om överskottsfartyg i USA som säljs ut till riktiga låga priser.

Per Gustaf Thulin, nu fyllda 72 år, höll fortfarande i rodret i det helägda Nordström & Thulin likaså i rederiaktiebolaget Roslagen. Rederiet ägdes till 30 % av Nordström & Thulin, till 45 % av familjen Thulin och resterande 25 % var spridda på olika svenska delägare. Moderbolaget Nordström & Thulin hade för övrigt ett år tidigare ombildats till ett aktiebolag där Per Gustaf Thulin innehade 1 995 av de 2 000 aktierna.

Fartyget man kastade sina blickar på var det f.d. lakefartyget *C.T. Jaffray* som vid denna tid låg upplagd vid Oakland efter att ha tjänstgjort för US War Department under åren 1944-1946. Vi ser henne som lakefartyg på nedan bild. Slående är hennes karaktäristiska "laker"-profil med brygga och ett litet däckshus längst föröver och ett större däckshus akteröver. Denna design lanserades 1869 med ångaren *R. J. Hackett* och blev mycket snart dominerande på de Stora sjöarna.



s/s *C.T. Jaffray*

Fartyget var byggd som en s.k. "package freighter". Hon sjösattes 1902 som *Muncy* i Wyandotte, Michigan, strax söder om Detroit. Byggare var Detroit Shipbuilding Co. som var aktiv här mellan åren 1871 och 1922. Beställare var Erie and Western Transit Co baserad i Erie, PA. År 1916 såldes hon till Great Lakes Transit Co. i Buffalo, NY och omdöptes till *C.T. Jaffray*.

I början av 1900-talet hade dessa "package freighters" sin storhetstid på de Stora sjöarna. Ofta ägdes de av järnvägsbolagen som de samtrafikerade med i en mer eller mindre

tidstabelldstyrd trafik, År 1916 kom det en lagändring som tvingade järnvägsbolagen att sälja av sina fartyg. Då bildades Great Lakes Transit Co. som köpte upp en stor del av dessa fartyg och blev den stora operatören på linjerna Buffalo–Chicago/Milwaukee och Buffalo–Duluth.

Lite skämtsamt kom fartygen att kallas "the trucks of the lakes". Men efterhand blev konkurrensen från järnvägar och lastbilar allt svårare och lönsamheten sjönk. År 1941 fanns det bara 16 "package freighters" i fart och de involverade bolagen stod mer eller mindre på konkursens brant.

Den 7 december 1941 skedde den japanska attacken mot Pearl Harbor och USA drogs in i andra världskriget. Transportfartyg behövdes i stor mängd och kvickt. Sommaren 1942 rekvirerade the War Shipping Administration tio av Great Lakes Transit Corporations 14 fartyg. För den nästan 40-åriga *C.T. Jaffray* betalade man 218 660 USD i kompensation.

Efter att ha strippats på däckbyggnaderna och delar av övre skrovet bogserades hon via Illinois Waterway och Mississippi ned till Gulfen och vidare till Todd Galveston Dry Dock i Galveston. Här genomgick hon en omfattande ombyggnad inför sin nya roll som "saltie". Hon blev nu ett mer konventionellt midskeppsbygge. Dessutom byttes koleldningen ut mot oljeeldning. På bilder kan man också se en luftvärnskanon på akterbyggnaden. Totalt gick ombyggnaden på cirka 1 miljon USD. Efter ombyggnaden togs hon över av US War Department i slutet av 1943. Hon kom att tjänstgöra i Stilla havet.

Efter kriget lades hon i mars 1946 upp i Suisun Bay (Reserve Fleet) innanför San Francisco. I november 1947 fick den förre ägaren som nu gått upp i Overlakes Freight Corp. köpa tillbaka fartyget för cirka 80 000 dollar och denne bjöd i sin tur ut det till försäljning på öppna marknaden för det facila priset av 250 000 dollar. Rederiaktiebolaget Roslagen nappade och efter att nödvändiga tillstånd inhämtas i USA och i Sverige slutfördes affären i februari 1948.



s/s Roslagen [III]

Fartyget var dubbeldäckt med tre lastluckor och 10 lastbommar med var sin ångvinsch. Det fanns även ett kyllastrum. Hon var cirka 110 meter lång med en bredd på 14 meter. Volymmässigt mätte hon 4 163 brt resp. 3 083 brt. Dödvikten var på cirka 6 000 ton. Marschfarten var cirka 10 knop.

Den 25 mars 1948 lämnade fartyget, nu omdöpt till *Roslagen*, San Francisco och gick i ballast till Santa Rosalia i Kalifornienviken och lastade kopparmalm till Mobile i Alabama. Därefter följde några resor mellan Kuba och USA. Den 18 september 1948 lämnade hon New York med last till Tel Aviv/Haifa (krigskontraband). Därefter lastade hon salt i Torrevieja och gick till Porsgrunn/Herøya. Härifrån gick hon sedan via Uddevalla (mindre reparation) till Göteborg dit hon ankom den 8 december 1948.

I Göteborg blev hon, troligen på grund av den försämrade fraktkonjunkturen, upplagd i uppläggningshamnen i Lundbyvassen mellan Götaverken och Frihamnen. I april 1949 låg 91 fartyg upplagda i Sverige varav 9 stycken över 4 000 tdw. I början av maj lämnade hon uppläggningshamnen och gick till Luleå för att lasta järnmalm.

Nu följde en tid med malmlaster från Luleå, Narvik och Oxelösund till framför allt europeiska hamnar. Men även spannmåls- och kollaster mellan andra destinationer förekom. Från mitten av 50-talet ser vi henne engagerad i världsvid trampfart, huvudsakligen med olika bulklaster. Det sista året i trafik, 1957, besöktes bl.a. hamnar i Chile, Venezuela, Cuba, USA, Canada, Marocko och Europa.

I början av januari 1958 anlände hon till Rotterdam med en malmlast från Portoferraio på Elba utanför Livorno. Detta blev den sista resan med last. Från Rotterdam gick hon därefter i barlast till Göteborg dit hon anlände den 18 januari 1958. Här låg hon sedan upplagd fram till januari 1959 då hon bogserades ned till AB Persöner i Ystad för att där huggas upp efter 57 händelserika år.

Åtta år senare var det dags för *Roslagen* [IV]. Nu handlade det om motorfartyg och en helt annan storlekklass. Vi återkommer till henne också.

Text: Bo Jershed

Bilden på *Roslagen*[III] kommer från Bertil Söderbergs arkiv