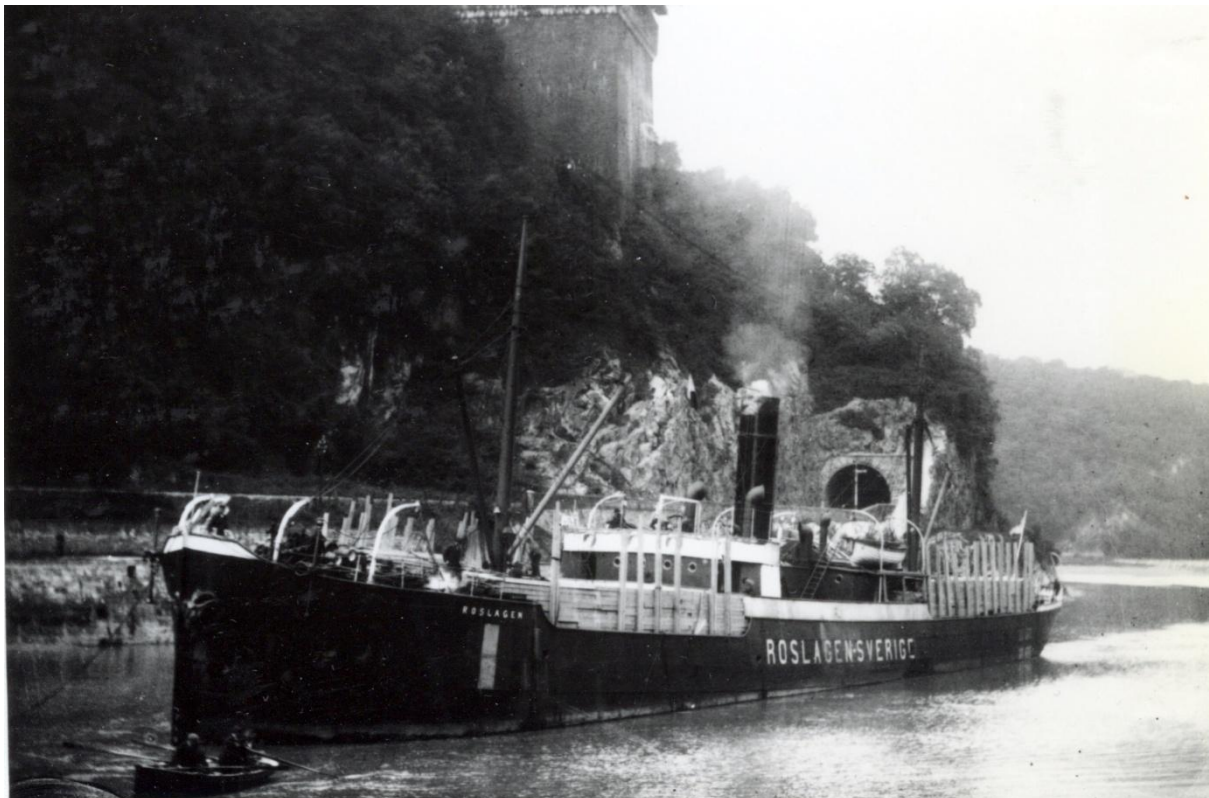


2022-05-09

## Rederiaktiebolaget Roslagen och ångaren *Roslagen* [I]

Nedan ser vi en bild på ångaren *Roslagen* byggd 1884 i engelska Sunderland och under åren 1910-1915 tillhörig Rederiaktiebolaget Roslagen. Detta rederi hade startats 1898 av konsul Carl Gustaf Thulin, kanske mest känd som innehavare av firman Nordström & Thulin, tillsammans med ett antal andra intressenter. Ändamålet med rederiet var att idka fraktfart mellan in- och utrikes orter. Aktiekapitalet sattes till 220 000 kr.

Nordström & Thulin var vid den här tiden redan en mångsysslare i shippingbranschen. Carl David Nordström, bördig från Norrtälje och inflyttad till Stockholm, hade startat med skeppsmäkleri i liten skala runt 1850 och då handlade det rätt mycket om befraktning av Roslagsskutor. Carl Gustaf Thulin hade 1861 som 16-åring anställts i firman som kontorspojke och skött sig så väl att han sedan 1870 officiellt även blivit delägare. Verksamheten växte och breddades från skeppsmäkleri till skeppsklarering, agenturer, spedition och partsägande och huvudredarskap för ett antal fartyg. När den barnlöse Carl David Nordström avled 1881 blev Carl Gustaf Thulin ensamägare till firman.



Roslagen[I]. Bild från Sjöhistoriska museet,

När 200 000 kr av aktiekapitalet hade tecknats gick man ut med en förfrågan på en nybyggd ångare som skulle lasta 750 ton och göra nio knop. Det blev Lindholmens Verkstads AB som vann upphandlingen. Denna rederiets första ångare levererades sedan året därpå och döptes förvånande nog inte till *Roslagen* utan till *Erik*. Hon mätte 605 brt. Några år senare, 1906, ersattes hon av en större ångare, *Falken* på 1 342 brt, inköpt från Rederiaktiebolaget Condor.

År 1909 blev det dags för rederiet att komplettera med ytterligare en ångare. Man inköpte då *Probus* på 1 460 brt från det då nyligen konkursade rederiet Hafvet. Hon döptes om till *Roslagen* och det är henne vi ser på bilden. Hon blev alltså rederiets första *Roslagen* och kom att följas av ytterligare tre namnar.

Denna första *Roslagen* hade börjat sitt liv som *Tudor Prince* levererad 1884 från varvet J.L. Thompson & Sons i Sunderland till The Prince Steam Shipping Co i Newcastle. Hon var byggd i järn och drevs av en tvåcylindrig compundmaskin av J. Dickinsons märke. LxBxD var 245x35x18 fot och hon kunde lasta cirka 2 000 ton. Till Sverige kom hon 1901 då hon inköptes av Ångfartygsaktiebolaget Probus för 11 500 pund. Här blev hon omdöpt till *Probus* och införd i registret som nr 3847. År 1905 såldes hon vidare till det nybildade rederiet Hafvet som alltså gick i konkurs i slutet av 1909 och ur vars konkursbo vår blivande *Roslagen* inköptes 1909.

Efter fem år i Rederiaktiebolaget Roslagens tjänst såldes hon 1915 till det nybildade Rederiaktiebolaget Ljungan. Ångaren fick sedan i sitt liv många olika ägare. Under andra världskriget hamnade hon under sovjetiskt flagg efter konfiskering från sin då estländska ägare. Från 1948 finns det inga spår mer i arkiven (Kommandobryggan).

Å 1925 blev det dags för nästa fartyg med namnet *Roslagen* för Rederiaktiebolaget Roslagen. Det blev ett nybygge från Lindholmens Mekaniska Verkstad och nu hade man stegat upp en bit i storlek. Till henne återkommer vi i ett senare inlägg.

Man kan ju fundera över varför rederiet valde namnet *Roslagen*. En möjlig förklaring är att en av medgrundarna och finansiärerna var f.d. riksdagsmannen och hemmansägaren Pehr Perhsson från Väddö i *Roslagen* som även fuskade i redarbranschen med segelfartyg. Det fanns dessutom sedan en lång tid tillbaka ett utvecklat samarbete mellan Nordström & Thulin och redarna i *Roslagen*. Troligen skulle nog också det första fartyget ha döpts till *Roslagen* men av någon anledning blev det inte så.

Pehr Perhsson hann aldrig se sin *Roslagen*. Han dog den 21 juni 1905. I hans politiska eftermäle i Norrtelje Tidning kan man läsa: "*Han var till sin politiska åskådning konservativ och höll så benhårt fast vid sin uppfattning att han förbisåg tidsutvecklingen och dess kraft*". Men övergången från segelfartyg till ångfartyg var nog även för honom svår att förbise.

Carl Gustaf Thulin och senare sonen Per Gustaf Thulin var med och startade flera ångbåtsaktiebolag som ursprungligen var en-båtsrederier. Man kan se dessa som en övergångsform från den gamla associationsformen partrederiet till rederiaktiebolaget där det senare var bättre lämpat att hantera både kapitalanskaffning och kapitalrisker för de nu mer kapitalkrävande ångfartygen.

Text: Bo Jershed