

Malmros sista ångfartyg – *Koster, Lister och Skagen*

Bo Jershed

I slutet av 1953 sålde Trelleborgs Ångfartygs AB sina sista ångfartyg *Koster, Lister* och *Skagen* till Carl Persson & Söner AB i Ystad för upphuggning. De hade då legat upplagda i brist på lönande sysselsättning i över ett år.

Fartygen hade köpts in under 1947 och det var ju egentligen lite märkligt då rederiet flera år tidigare hade lämnat ångfartygsepoken bakom sig och istället satsat fullt ut på nybyggda motorfartyg. Än märkligare var det då dessa ångfartyg dessutom hade ett antal år på nacken.

Bakgrund

Vad låg bakom denna "brittsommar" för ångfartyg hos Trelleborgsrederiet?

Jo, det handlade om bränsleförsörjningen till Sverige efter krigsslutet. Kol var då fortfarande det viktigaste bränslet. Den stora potentiella leverantören var Polen med sina stora kolfyndigheter i Oberschlesien. Redan i juni 1945 reste representanter för den statliga bränslekommissionen till Polen för att få till ett handelsavtal. Ett provisoriskt avtal kom till stånd redan i juli. I början av augusti kom de två första kolbåtarna till Sverige, en till Malmö och en till Göteborg. Båda med ca 500 ton kol. Det var just då bara aktuellt med fartyg under 1 000 dwt eftersom de större stod under kontroll av den internationella sjöfartspoolen – UMA – i London till vilken Sverige anslutit sig i början av 1945.

Bränslekommissionen hade för de i närtid behövliga transporter till Sverige befraktat ett 30-tal fartyg med en sammanlagd kapacitet på ca 12 000 ton. I augusti skrevs ett mer genomarbetat leveransavtal som handlade om 3–5 miljoner ton kol per år. I mars 1946 upphörde UMA, och de ingående länderna tog på sig att själva genomföra nödvändiga regleringar för att säkra eget försörjningskritiskt tonnage.

I linje med detta slöts ett avtal mellan redarföreningen och bränslekommissionen att rederierna skulle ställa ett visst tonnage för kolimporten till förfogande mot vissa fastställda fraktrater.

För att uppfylla sin del av avtalet beslöt Trelleborgsrederiet att istället för att använda sina nybyggda motorfartyg för koltransporterna införskaffa ett äldre ångfartygstonnage för uppgiften.

Under 1947 kom så s/s *Koster*, s/s *Lister* och s/s *Skagen* under Trelleborgsflagg. Alla de tre fartygen var runt 30 år gamla när de togs över.



Trelleborgs Ångfartygs AB's flotta vid början av 1948 bestod av fyra motortankfartyg, tre kylbåtar, två motorfartyg samt de tre ångfartygen *Koster*, *Lister* och *Skagen*. Alla motortankfartygen förutom den äldre *St Gobain* hade byggts under kriget liksom motorfartygen *Bohus* och *Åhus*. Kylbåtarna *Blue Ocean*, *Golden Ocean* och *Silver Ocean* levererades strax efter kriget. Motorfartygen *Bohus* och *Åhus*

sysselsattes främst på Antwerpen linjen medan Hamburg/Bremen linjen i huvudsak utnyttjade inhyrt tonnage. Kylbåtarna *Blue Ocean*, *Golden Ocean* och *Silver Ocean* ingick i det med Broströms samägda Atlantrafik

s/s *Koster*

Koster köptes i mars 1947 från grosshandlarfirman And. Smith i Stockholm. Fartyget var byggt 1917 i Larvik, Norge och på ca 1 540 dwt. Hon låg vid övertagandet i Stockholm och den 23 april 1947 avgick hon till Szczecin för att hämta sin första kollast.



s/s *Koster* i
Falsterbokanalen

Källa: Vykort
Foto: Okänd

Därefter blev det flera resor mellan de polska hamnarna Gdynia, Szczecin samt någon gång Gdansk och svenska hamnar fram till slutet av 1948 då det var dags för omklassning.

I samband med omklassningen genomfördes även omfattande ombyggnader av fartyget. Både exteriören och utrymmena ombord fick en rejäl uppfräschning. Hela midskeppsdelen byggdes om och det gamla Fredrikstadstypsutseendet försvann helt. Kommandobryggan och styrhytten byggdes om i teak. Maskineriet monterades ned helt och gick igenom.

Salong och övriga befälsutrymmen byggdes ut och ett flertal av befälets hytter fick rinnande kallt och varmt vatten. Manskapsutrymmena akterut under poopen utvidgades till fem tvåmanshytter och en enmanshytt. Till detta kom tvätt- och duschutrymmen på babordssidan och en manskapsmäss på styrbordsidan. Kabysen fick en ny spis med ångkokare. Ett nytt proviantrum och tillhörande kylrum ingick också i ekonomiutrymmenas uppgradering.

Hela detta arbete tog ca fyra månader och genomfördes med hjälp av J.C. Petersens Verkstad i Trelleborg. Den avslutande torrdockningen skedde hos Eriksberg i Göteborg.

I mitten av maj 1949 var allt klart. Den nyrenoverade *Koster* lämnade Göteborg och gick till Uddevalla för att där inta sin första last i sin nya skepnad: pitprops till Hull. Kolskeppningarna hade då precis upphört.



s/s Koster lastar pitprops i Uddevalla hamn 18 maj 1949

*Bildkälla: Bohusläns museum
Foto: Arne Andersson*

Svenska Hamburglinjen AB

I juli 1947 köpte Trelleborg Ångfartygs AB *s/s Nisse* och *s/s Knut* av Flykttkapitalbyrån som efter kriget hanterade försäljningen av tysk egendom i Sverige. Fartygen hade tillhört den tyskägda Svenska Hamburglinjen AB i Stockholm men de hade ett tidigare förflutet i Trelleborgssfären.

Härmed utbjudes till sale
Svenska Hamburg Linien, Aktiebolag, Stockholm

Alternativt försäljer bolaget, som bedriver rederirörelse, sina båda fartyg.

S/S NISSE OM 1160 DWT.
och
S/S KNUT OM 1040 DWT.

Bolagets ställning enligt balansräkning den 31.12.1946.

Aktiva		Passiva	
Kassa o. banktillgodsavanden	355.600:—	Div. skulder	21.000:—
Div. fordringar	34.800:—	Aktiekapital	100.000:—
Fartyg	115.800:—	Fonder o. vinstmedel	265.200:—
	Kr. 506.200:—		Kr. 506.200:—

Närmare upplysningar förändrade försäljningen samt fartygen kunna erhållas efter hänvändelse till Flykttkapitalbyrån, Hovstugugatan 2, Stockholm. Tel.: 21 24 61, 21 24 67.

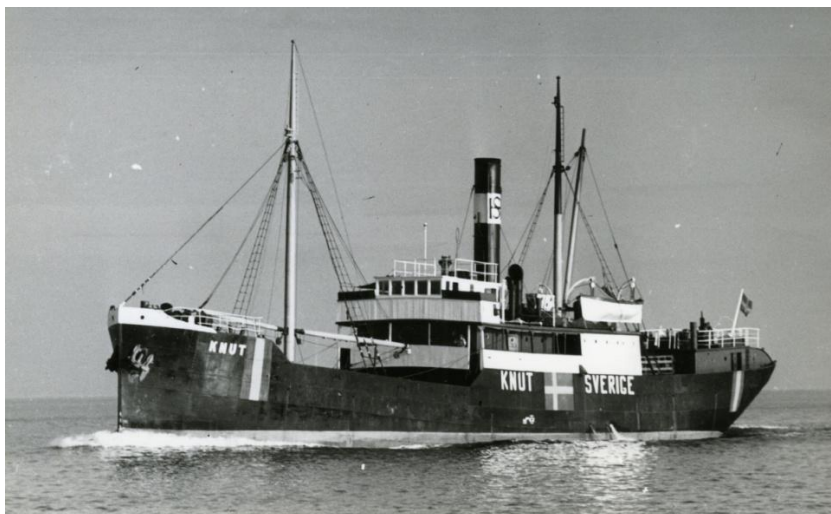
FLYKTKAPITALBYRÅN.

Annons SvD 1947-05-22

Svenska Hamburglinjen hade startat 1924 som en linjeverksamhet inom Trelleborgs Ångfartygs AB. Verksamheten ombildades 1928 till ett eget bolag och vid bolagets bildande följde linjens dåvarande fyra ångare med, bl.a. *s/s Knut* och *s/s Nisse*. Så småningom blev bolaget helt kontrollerat av tyska ägare och hamnade därför hos Flykttkapitalbyrån vid krigsslutet.

s/s Lister

Den inköpta ångaren *Knut* blev omdöpt till *Lister*. Fartyget var på 1 040 dwt och byggt 1920 i Langesund, Norge. Hon hade inköps 1922 av dåvarande Trelleborgs Ångfartygs AB men fördes 1928 över till det nybildade Svenska Hamburglinjen AB.



s/s Knut utanför Hallandskusten i neutralitetsleden 1940

Bildkälla:
Sjöhistoriska muséet
Foto: Gunnar Jonsson

Första resan i sin nya roll inleddes 13 augusti 1947 från Malmö till Szczecin. Därefter fortsatte hon i den polska koltraden fram till september 1948 då det var dags för

klassning och en allmän genomgång och uppfräschning hos J.C. Petersens Verkstad AB i Trelleborg.

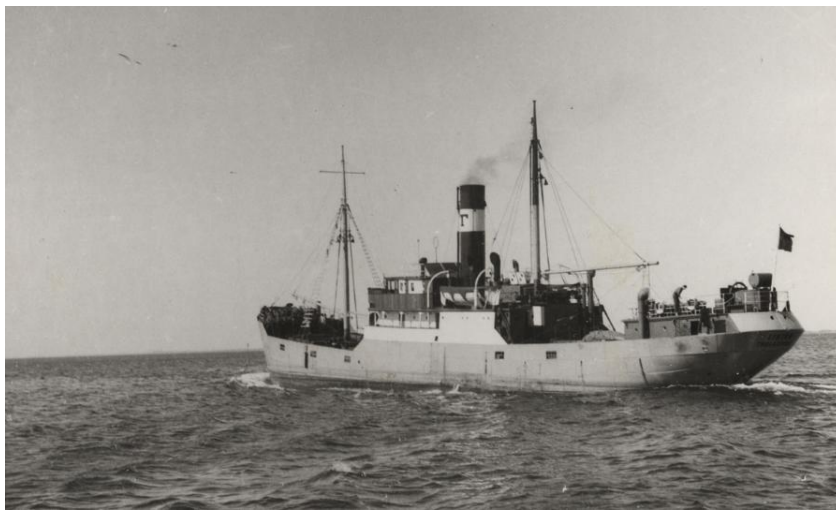
Det blev en omfattande renovering och ombyggnad som tillsammans med klassningsarbetena tog ca fem veckor i anspråk.

Bryggan byggdes om och fick en navigationshytt i teak. Radiotelefon som tidigare saknats installerades. Styrmaskinen flyttades från bryggan akterut till själva maskinkappen akter om skorstenen. Skorstenen reparerades och försågs med mantel.

Översyn av ångpanna och ångmaskin genomfördes. Hela belysningsnätet uppgraderades och en ny och kraftigare elgenerator (lysmaskin) installerades.

De sanitära anläggningarna förbättrades med bl.a. nya badrum och rostfria tvättställ. Nytt proviantrum med kyl- och frysanläggningar tillkom. Samtliga salonger och hytter sågs över och fräschades upp. Kabysen fick in mer modern utrustning.

Efter avslutande torrsättning och bottenmålning i Malmö sattes hon i trafik igen i mitten av oktober 1948.



s/s Lister

*Bildkälla:
Sjöhistoriska muséet
Foto: Okänd*

Efter några resor till Polen blev hon i mars 1949 upplagd i Göteborg i ca 2 månader fram till maj 1949.

s/s Skagen

Ångaren *Nisse* döptes om till *Skagen* efter övertagandet. Fartyget var på 1 160 dwt och byggd 1919 i Hoogezand, Holland. Fartyget inköptes 1923 av Trelleborgs Ångfartygs AB men blev liksom *Lister* 1928 överfört till det nybildade Svenska Hamburglinjen AB.



s/s Nisse

Bildkälla:

Sjöhistoriska muséet

Foto: Okänd

Fartyget övertogs av Trelleborgsrederiet den 20 augusti 1947 i Malmö. Första resan gick till Szczecin några dagar senare.

I februari 1948 blev det dags för 30-årsklassning och ombyggnad i Trelleborg. Även här stod J.C. Petersens Verkstad i Trelleborg för arbetet.

Precis som på de andra fartygen genomfördes en omfattande ombyggnad. Midskepps blev det en ny styrhytt i teak. Radiotelefon installerades. En ny styrmaskin kom på plats. Den elektriska installationen förnyades helt. Ett genomgripande underhållsarbete på fartygets maskineri, vinschar m.m. genomfördes. Nya lastluckor tillkom.

Befäls- och manskapsutrymmen uppfräschades och moderniserades liksom ekonomiutrymmena med bl.a. nytt proviantrum med moderna kylanläggningar

Den 22 maj 1948 lämnade *Skagen* Trelleborg och gick till Stockholm med en last av 950 ton bryggerikorn.



s/s Skagen i Trelleborgs hamn

*Bildkälla:
Trelleborgs museum*

Foto: Okänd

Under 1948 och i början av 1949 var *Skagen* huvudsakligen engagerad koltrafiken Polen–Sverige. Men i slutet av mars 1949 blev hon upplagd i Stockholm fram till slutet av april samma år.

Kolavtalet upphör

De polska kolskeppningarna upphörde i maj 1949. De tre uppfräschade ångfartygen sattes nu istället in i trafik mellan Östersjöhamnar och kanalhamnar; dels i trampfart och dels i linjefart på Antwerpen–Ghent.

Åren 1950 och 1951 blev det fortfarande hyfsade fraktöverskott för detta tonnage men i början av 1952 hade godsvolymen på linjen minskat, framför allt beroende på minskning av exporten av papper och massa till dessa destinationer. Att sysselsätta fartygen i den öppna fraktmarknaden visade sig inte vara något bra ekonomiskt alternativ. I mitten av juli 1952 beslöt rederiet att istället tills vidare lägga upp fartygen. *Koster* lades upp i Stockholm, *Lister* i Malmö och *Skagen* i Sundsvall

Sista resan

Trots renovering och modernisering av fartygen var det svårt att driva dem vidare med lönsamhet på de fraktrater som stod till buds. Omkostnaderna hade också ökat genom den svenska sjöarbetstidslagens bestämmelser, vilket innebar att svenska fartyg behövde hålla betydligt större besättning än motsvarande utländska fartyg i samma storlek. Krav på förbättrad miljö ombord drev också på kostnaderna.

Uppenbarligen var det också svårt att sälja fartygen till någon som var intresserad av fortsatt drift. Den 8 november 1953 meddelade rederiet att man sålt fartygen till Carl Persson & Söner i Ystad för upphuggning.

Därmed var ångfartygsepoken över för Trelleborgs Ångfartygs AB's del vad gäller klassiska ångfartyg. Rederiet höll dock kvar sitt gamla namn fram till 1968 då Malmros Rederi AB blev det nya officiella namnet.

Kommentarer

Gösta Bågenholm har också behandlat kolskeppningarna till Sverige. Se "[Kol, koks, spökskepp och kallt krig](#)"

UMA = United Maritime Authority kontrollerade 18 länders – allierade och neutrala – fartygstonnage efter krigslutet fram till 1 mars 1946. Ca 90 % av totaltonnaget stod under UMA's direkta kontroll vad gäller rutter, laster, fraktsatser mm