

MÅNADSFARTYG Januari 2022 – *M/T Julius*

Rederi Ab Kungsoil i Kungsbacka såg dagens ljus den 2 oktober 1940. Mannen bakom rederiet, Haakon Onstad, hade tidigare bedrivit rederiverksamhet både i Sverige och Norge men i samband med tyskarnas ockupation av Norge valde han att bosätta sig stadigvarande i Sverige och skrev sig i Kungsbacka. Rederiets första nybeställning blev en motortanker på 17 300 ton. Det blev Götaverken som fick uppdraget och fartyget med bygg nr. 550 döptes senare till *Julius* efter Haakon Onstads fader.



M/T Julius på ingående under bogsering till okänd hamn. (Arkivbild Bertil Söderberg)

Anledningen till att rederiet beställde detta för dåtiden mycket stora tankfartyg var att Haakon Onstad trodde att oljan skulle få stor betydelse efter krigets slut och för att han dessutom fick ett bra pris från varvet. Därefter beställde Haakon Onstad, när hans såg att kriget snart skulle vara över, ett systerfartyg till *Julius* med leverans 1944 och med bygg nr. 581 och sedermera döpt till *Constance* efter modern.

Julius sjösattes den 6 juni 1941. Vid leveransen drygt ett halvår senare skrev tidningarna att fartyget var det största fartyget som någonsin byggts i Sverige. Men det var en sanning med modifikation som Svensk Sjöfartstidning påpekade. Tre veckor tidigare, den 19 maj 1941, hade tankfartyget *Ragnhild Stenersen* med bygg nr. 546 som ingick i samma serie om fyra tankfartyg, redan sjösatts. Beställare här var Stenersens rederi i Oslo. Men på grund av kriget blev själva leveransen uppskjuten till december 1945.

Julius sjösätts och utrustas

Gudmor vid sjösättningen var fru Tullan Hedén maka till varvschefen Ernst A. Hedén. Vid dopet deltog H.K.H. Prins Wilhelm, landshövding Malte Jakobsson, amiral Harald Åkermark, Hugo Hammar med flera personer. Efter bogsering till utrustningskajen började omedelbart installation av motor och inredning.



Ovan till vänster: *Julius* döps av Tullan Hedén.
I mitten H.K.H. Prins Wilhelm.

Ovan till höger: *Julius* glider av stapelbädden.

Till vänster: *Julius* några dagar innan leveransen.

(Varvshistoriska Föreningen Göteborg)

Den stora lastförmågan på 16 880 ton uppnåddes genom Götaverkens nya konstruktionssystem med korrugerade, helsvetsade tvär- och långskeppsskott. Dessa var i jämförelse med vanliga plana skott med stag lättare i vikt och även lättare att hålla rena och dessutom mera motståndskraftiga mot tryck.



Huvudmaskinen var en åttacylindrig två-takts enkelverkande motor av varvets egen konstruktion, som vid 112 varv i minuten utvecklade 7 000 hkr. Farten på full last var 14 knop. Två hjälpmotorer på 165 ehk och en ångmaskin med en 85 kW. generator.

(Varvshistoriska Föreningen Göteborg. Foto Gösta Lidén)

Inredningen var av samma höga klass som på de tankbåtar Götaverken byggt tidigare för såväl svenska som norska rederier.



Övre bild. Kaptenens hytt

Nedre bild: Kaptenens hytt med ingång till badrum

Övre bild. Kaptenens hytt

Nedre bild: 1:e maskinistens hytt



Köket

Särskild omsorg hade lagts på de anmärkningsvärt rymliga och tilltalande besättningsutrymmena. Nästan alla i besättningen logerade i enmanshytter (t.h.)

Som brukligt vid denna tid fanns även en hytt för redaren (bild saknas).



(Samtliga bilder på sidan kommer från Varvshistoriska Föreningen Göteborg, Foto: Gösta Lidén)

Leveransen

Leveransen av M/T *Julius* skedde den 20 januari 1942 ute på Rivöfjorden som var helt isbelagd. Gästerna fick transport dit ut av en av Götaverkens bogserbåtar för att komma ombord. Efter provturen överlämnade Götaverken *Julius* till Rederi AB Kungsoil i Kungsbacka med den symboliska halningen av Götaverkens vimpel och rederiets flagga gick i topp. Därefter blev det upplag i Göteborgs hamn.



På väg till leveransen. (Varvshistoriska Föreningen Göteborg. Foto: E. Lindström)



M/T *Julius* leverans på Rivöfjorden 1942-01-23 (Varvshistoriska Föreningen Göteborg. Foto: E. Lindström)

Julius i fart som lejdbåt

Först den 17 juli 1943 fick *Julius* göra sin jungfruresa i ballast tillsammans med Ostasiatiska Kompaniets lastmotorfartyg *Mindoro* som levererades 1941 från Götaverken. Båda fartygen hade legat upplagda i Göteborgs hamn sedan de levererades. *Julius* var det dittills största lejdfartyget men det blev bara en seglats med välbehövlig olja för försvaret. Lasten *Julius* medförde var då den största oljelast som dittills förts på en svensk köl över Atlanten. Då *Julius* tillsammans med *Tunaholm* anlände till Göteborg den 27 september 1943 låg hon så djupt lastad att hon fick läggas i Flackets bojar utanför Masthuggskajen, för att lossa en del av lasten innan hon kunde gå in till Ryhamnen som var dåtidens oljehamn.

Fred i Europa och Julius på grund vid Vrångö

Julius avgick Göteborg den 29 juni 1945 för New York. Nu var hon i fart med att frakta olja på haven.

På kvällen den 24 november på ingående till Göteborg valde lotsen att gå inomskärs i den södra farleden. Vid Vallholmsbådan nära Valö fyr sydost om Vrångö gick *Julius* på grund med ca 11 knops fart. Några tankar sprang läck och tjockolja rann ut. Röda Bolagets bogserbåt *Herbert* kom till assistans nästa dag och drog *Julius* flott samt bogserade tankern till Rivöfjorden för undersökning av bottenkadorna. Därefter bogserades *Julius* till Dalanäs för lossning av lasten. Den läckta oljan tände man eld på för att få bort den. Det blev ett väldigt bål med tjock svart rök som steg till cirka 400 meters höjd.

Varför lotsen valde den inre farleden kan man fråga sig. *Julius* var med sina 17 300 dwt ett mycket stort fartyg för gång i den inre farleden och dessutom med råolja!

Sjöförhöret

Vid sjöförhöret den 6 december vid Göteborgs rådhusrätt var kapten E V Lindahl och fyra besättningsmän, sjötekniske konsulenten i kommerskollegium kapten Bergström, lotsdirektören Kullander och mästerlotsen Taube kallade.

Lotsen Taube hade varit i oavbruten tjänstgöring hela dagen och därefter börjat lotsa *Julius* kl. 19:25. När fyren Rättaren passerats och fartyget stöttats på kurs med fyrens vita sken rätt akterut, anmodade Taube andre styrman att fortsätta denna kurs, medan lotsen gick in i karthyttan för att ta en smörgås. Han tog en munsbit men beslöt att gå ut igen och kolla kursen. Han hann inte genom dörren förrän fartyget rände upp på Vallholmsbådan. Rättens ordförande, rådman Gedda, undrade vad anledningen var att ett fartyg av *Julius* storlek framfördes i den trånga inre leden förbi Vrångö i stället för den vanliga förbi Vinga. Lotsen Taube framhöll att han förfrågat sig angående fartygets djupgående och fått visshet om att Vrångöleden kunde passeras utan risk. Förmodligen var detta en ursäkt som ej godtogs av rätten.



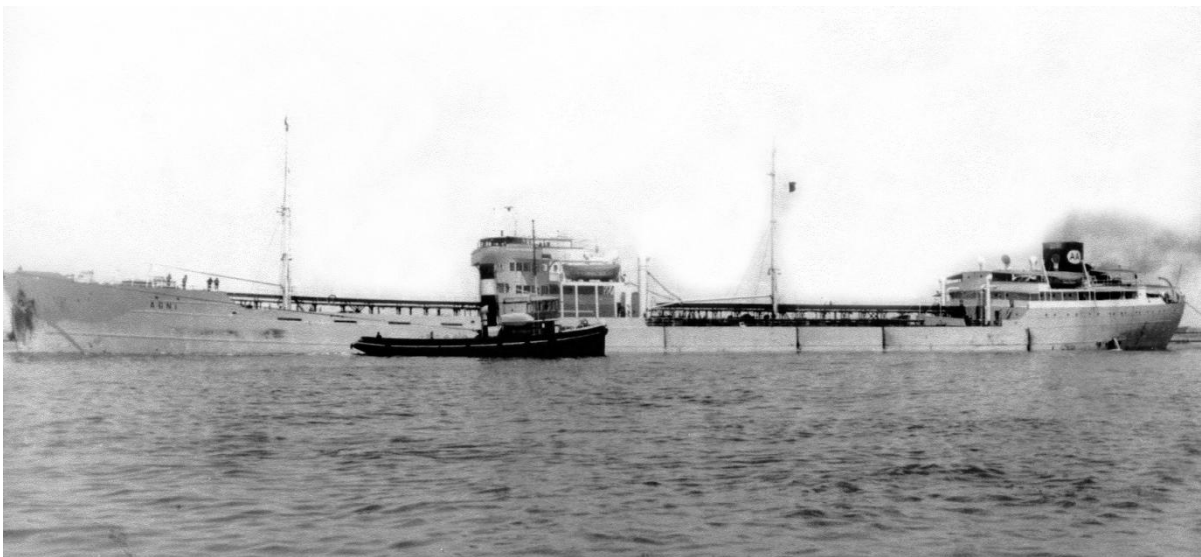
M/T Julius i Munkedals hamn 1948. (Bohusläns museum. Foto Selma Sahlberg.)

Kollision med fryskepp

I slutet av januari 1947 kolliderade *Julius* med ett fryskepp utanför Montevideo. Fryskeppet sjönk men besättningen räddades av ett argentinskt örlogsfartyg. *Julius* blev något skadad men kunde efter reparation avgå från Montevideo den 1 februari.

Såld utomlands

Den 20 januari 1961 anmäldes att *Julius* sålts till Sverre Aamodts Tankrederi i Tönsberg för 2 500 000 SEK. Nytt namn blev *Agni*. Här stannade hon inte så många år för 1964 i oktober såldes hon för 110 000 pund till Demostenes Nav S. A. i Monrovia och fick namnet *Dona Leto*. År 1971 tog Korinthos Nav S. A. i Monrovia över ägandet men tankern fick behålla namnet.



Agni ex Julius. (Foto: Från Dag Bakka jr)



Don Leto, ex Agni, ex Julius i Malakkasundet. (Arkivbild Bertil Söderberg)

I början av 1973 var det slutseglat för gamla *Julius* då båten såldes till Shey Sheng Fuat Steel & ron Works Co, Ltd, Kaohsiung, Taiwan för upphuggning som startades den 30 april 1973.

Vad hände med nybygget 546 *Ragnild Stenersen*?

Götaverken levererade den 4 december 1945 ett tankmotorfartyg som rönt det ovanliga ödet att omedelbart efter provturen få ny ägare och nytt namn. Nybygget överlämnades under namnet *Kim* av varvet till beställaren, Stenersens Tank A/S i Oslo som i sin tur sålt fartyget till det argentinska statsrederiet Yacimientos Petrolifcos Fiscales i Buenos Aires i vars ägo hon fått namnet *San Antonio*.

Vid *Kims* provtur representerades rederiet av disponenterna Gustav Martinsen och Christian Bonnevie och det argentinska rederiet av Argentinas chargé d'affaires Carlos Leguizamon och generalkonsul Umberto Bidone.

Med *San Antonio* inköpte det argentinska statsrederiet sitt andra vid Götaverken byggda fartyg. Det första var det förutnämnda *Buenos Aires*, systerfartyg med *San Antonio*. *Buenos Aires* blev färdigställt under kriget men beviljades ej lejd till Argentina och fick därför ligga upplagd rätt lång tid i Göteborgs hamn innan tankern kunde avgå till Argentina.

Kuriosa

När jag letade foto på *Julius* frågade jag Krister Bång om han hade fotat henne. Det hade han men på långt avstånd då *Julius* låg upplagd i Skarvikshamnen. Bilden var inte av kvalitet för publicering men väckte minnet hos mig då jag arbetade på Albert Magnussons Skeppshandel. Vi var och levererade proviant till en tanker som låg vid Skarvikshamnens nya pir på västra sidan vid kajplats 511. Alldeles bredvid låg *Julius* upplagd där den fortsatta utbyggnaden av Skarvikshamnen var i vardande.

När min kollega var inne hos stewarden för att slutföra handlingar, stod jag på fördäcket och tittade på *Julius* akterskepp. Tanken kom att jag kanske skulle mönstra på ett tankfartyg. Men de låg ju sällan i hamn lång tid och oftast vid en pir långt från en stad. Ett halvår senare mönstrade jag på S A L:s *Kungsholm* för en resa till New York och sedan en kryssning jorden runt. Det blev många fina hamnbesök.

Några år senare, närmare bestämt 1963 kom jag i kontakt med Krister och så blev jag medlem i Klubb Maritim.

Text: Bertil Söderberg