

MÅNADSFARTYG Mars 2022 – *Soya III*

Den som i dag tänker på Walleniusrederierna ser framför sig enorma fartyg som fraktar bilar runt hela vårt klot. Bolaget samarbetar med Wilhelmsens i Norge och är ett av de största bolagen i världen i sin bransch.

Men hur började det? En föraning om detta får man om man besöker Gåshaga längst ut på Lidingö. Där ligger Wallenius konferens- och representationsfartyg *Soya III*.



Soya III Stockholm 2010-07-02

Olof Wallenius

Skeppsredare Olof Wallenius föddes den 28 juli 1902 på Södermalm i Stockholm och avled den 2 november 1970. Redan som 20-åring startade han ett företag för försäljning av tomfat. Genom denna affär kom han i kontakt med Karlshamns Oljefabriker, ett företag som hade startats redan 1916 av Reimersholms gamla Spritförädlings AB och som stod färdigt tre år senare. Tanken var att producera vegetabilisk olja, sojamjöl och foderkakor. Tillverkningen lades dock ner 1931 men Kooperativa Förbundet tog över anläggningen 1932. Olof Wallenius

började som agent för detta bolag. Distributionen skedde med fat men Olof kom snabbt fram till att distributionen bäst skulle ske med kusttankfartyg. Därför grundade han den 23 november 1934 Rederi AB Soya och köpte in den lilla kustångaren *Bertil* som han vid Löfholmsvarvet i Stockholm lät bygga om till kustmotortanker. När hon kom i drift i december 1934 bar hon namnet *Soya*. Lastförmågan var 125 ton.

Redan innan förstlingen var klar att tas i bruk beställde Olof Wallenius den 23 oktober 1934 ett nytt, mycket större fartyg vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg som levererades den 20 april 1935 med namnet *Soya II*. Hennes lastförmåga var 575 ton.

Soya III

På promenadavstånd från Olof Wallenius bostad låg det lilla Löfholmsvarvet inklämt. Där beställdes nästa tanker som blev Wallenius minsta tanker genom tiderna. Den byggdes 1936 och var på endast 80 ton dödvikt. Hon sjösattes den 9 mars under stora festligheter. Närvarande var grosshandlare Olof Wallenius med fru Signe, kapten Sune Tamm, fartygets kontrollant, ingenjör G Hj Huss, samt disponent Åberg vid varvet. Hon döptes av Olof Wallenius syster, fru Eva Björklund, till *Soya III*. Hon var det första fartyget av stål som byggdes på varvet på många år. Själva sjösättningen var originell såtillvida att fartyget fick glida ner i vattnet sidledes. Hon utrustades med en June-Munktell på 110 hk. Leveransen ägde rum den 8 maj 1936.



Leveransbild. Foto: Erik Holmberg (SST arkiv)

Emellertid sattes fartyget inte i trafik med sojaolja utan kom att frakta bensin mellan Stockholm och Oskarshamn, men också på Göta kanal och på Mälarhamnar. År 1939 beslutade rederiet att förlänga fartyget med fem meter varvid dödvikten ökade till 120 ton. Bakgrunden var att flera av de hamnar som fartyget trafikerade hade skaffat sig större tankanläggningar. Förlängningsuppdraget gick till Lövholmsvarvet som ju byggt fartyget, och *Soya III* återlevererades till rederiet den 4 april 1939.

Wallenius utökar verksamheten

I maj 1939 började Olof Wallenius se sig om efter större fartyg och ett samarbete med Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg inleddes. Wallenius beställde då ett stort lastmotorfartyg på 9 100 tdw för leverans 1941. I mars 1940 beställde han vid samma varv en 5 000-tonnare och i december samma år ett systerfartyg till denna. Han placerade ytterligare tre order vid varvet men gemensamt för alla dessa order var att inget av fartygen levererades till Wallenius. Det första hann att sjösättas och fick då namnet *Rigoletto* men strax innan leveransen såldes det till Transatlantic i Göteborg och fick namnet *Yarrawonga*. Som delligvid, värderad till 2 miljoner kronor, fick Wallenius den gamla ångaren *Tolken*, som dock sänktes redan den 21 april 1942. De båda 5 000-tonnarna såldes med god förtjänst till Nordström & Thulin i Stockholm och levererades så småningom som *Tritonia* och *Trivia*.

Det var kanske därför inte så konstigt att Olof Wallenius sålde sina små tankfartyg. I december 1941 såldes de fyra minsta tankbåtarna till Västervik. Som ersättning köpte han den 20 år gamla ångaren *Trio*.

Västervik

I Werkebäck, strax söder om Västervik, hade skeppsredaren Fredrik Olsson sitt residens i gården Böljerum. Fredrik, som var född 1865 på Nävelsö, var en driftig man och bildade bland annat 1908 Werkebäcks Ångfartygs AB. Företaget fick en gynnsam utveckling. Utmärkande var namngivningen av bolagets fartyg som fick namnet *Fred* antingen som förled eller efterled, till exempel *Fredman* och *Signfred*, döpt efter dottern Signe. När Fredrik Olsson avled i mars 1931 drevs verksamheten vidare av Ruben Olsson, son till Fredrik. När även Fredrik Olssons änka Amanda (*Amfred* i rederiets namnserie) avled 1936 delades Werkebäcks Ångfartygs AB upp så att döttrarna erhöll var sitt fartyg. Dottern Signe var gift med Ragnar Nilsson och de döpte om sitt rederi till Rederi AB Ragne (en förkortning av Ragnar och Signe) medan dottern Olga, gift med Einar Ahlsjö, döpte om sitt rederi till Rederi AB Ostenia. Detta namn kan utläsas som **O** som i Olga, **Sten** som var parets son, **I** som i Ingrid, parets dotter och **A** som i Ahlsjö.

Soya III blir Tankman

Wallenius fyra mindre kusttankers köptes alltså i december 1941 av Rederi AB Ragne och Rederi AB Ostenia för ett sammanlagt pris av nästan 4 miljoner kronor. Orsaken till detta höga pris var att två av fartygen hade en lönsam charter till Oberkommando der Kriegsmarine, OKM, för tjänstgöring i Gotenhafen (nu Gdynia). Lilla *Soya III* kostade bara 193 750 kronor och detta fartyg tillfördes Ostenia och döptes om till *Tankman*.



Tankman Västervik 1946-07-06. Foto: Curt S. Ohlsson (Länspumpens fotoarkiv)

Hon lades upp vid Gåshaga på Lidingö. Men den 30 januari 1943 avgick även *Tankman* till Gotenhafen för tjänstgöring för OKM. Redan den 3 augusti 1943 var hon tillbaka i Sverige och lades upp i Oskarshamn. Att det relativt nystartade Rederi AB Ragne hade råd med en så stor investering kan tillskrivas deras ångare *Signeborg*. Hon var specialbyggd för trafik på de stora sjöarna i USA men när hon levererades hösten 1939 hade andra världskriget brutit ut. Ångaren gick ut till USA och fick en last med bensin och krigsmaterial därifrån till Sverige. Men fartyget kunde inte gå hem utan gick under finsk flagg till Petsamo i norra Finland där lasten lossades. När fartyget avgick från Petsamo hade hon en guldlast värderad

till 3 miljoner kronor med sig ombord. Efter denna utflykt sysselsattes *Signeborg* i trafik mellan Argentina, Uruguay och Brasilien i en mycket lönsam fart.

Efter kriget sattes *Tankman* i drift med bas i Göteborg. Frakterna var goda och Rederi AB Ostena letade efter ett större fartyg och hittade ett sådant i Norge som fick överta namnet *Tankman*.

Rederi AB Shell

Redan 1913 hade oljebolaget Shell startat sin verksamhet i Sverige och bunkerverksamheten samlades under namnet Rederi AB SEMO (Svensk-Engelska Mineralolja AB). Företaget hade en ganska omfattande verksamhet, men under andra världskriget blev det brist på bränsle i Sverige och det fanns inget bränsle att distribuera. Många av rederiets äldre enheter fasades ut och när kriget var slut var bolaget i behov av att öka sitt fartygsbestånd. Under 1944 passade man också på att ändra rederiets namn till Rederi AB Shell.

När *Tankman* blev till salu var det därför naturligt för Rederi AB Shell att köpa detta fartyg. Avtalet skrev den 12 oktober 1946 och priset sattes till 180 000 kronor. När fartyget övertogs, den 22 oktober, ändrades namnet till *Shell 8*.



Shell 8. Sjöhistoriska museet

I början av februari 1947 skrev rederiet till fartygsregistret: "Då de av våra fartyg som benämns Shell och nummer ha samma namn som Shellkoncernens motsvarande fartyg i de övriga nordiska länderna, har det visat sig nödvändigt att få till stånd en åtskillnad i fartygsnamnen, varför vi vördsamt anhålla att fartygsnamnen kompletteras med bokstaven S före numret". Från och med den 19 april 1947 var fartygets namn *Shell S-8* med hemort i Stockholm. Skämtsamt kallades detta fartyg *Chalotta*.

Till Donsö

Ett centrum när det gällde kusttankers var Donsö i Göteborgs södra skärgård. Där samlades fartygen och där växte det upp tankfartygsrederier som än idag, 2022, är de största i landet. Dit såldes lilla *Shell S-8* den 10 april 1958 och fick namnet *Rya*. Fartyget övertogs i Stockholm där det också hade sin bas och fortsatte att gå för Shell. Det var ofta frakter till Örebro och andra inlandshamnar. Det var skepparna Gösta Grankvist och Olof Möller som köpt fartyget för 140 000 kronor. Gösta Grankvist var son till grundaren av Donsö Varv, Otto Grankvist. Gösta var både fiskare och sjöman.



Rya i Göteborg 1965-05-25. Foto: Krister Bång.

Förutom i *Rya* var han också delägare i fraktfartyget *Laila* men även matros inom Stena. Olle Möller och Gösta Grankvist hängde ihop hela tiden. Sedan de sålt *Rya* arbetade de båda med byggandet av piren på Donsö innan de i augusti 1963 köpte *Tärnsjö* som de döpte om till *Mälarö I*. När de sålde detta fartyg i mars 1975 började Olle Möller på Eriksbergs Mekaniska i Göteborg medan Gösta Grankvist köpte sig en fin julle och fiskade hemmavid.

Till Göteborg

Den 20 mars 1961 såldes fartyget för 124 000 kronor till Göteborg. Ägare med ¼-del vardera blev den omyndige Hans Österberg samt omyndiga Maria Österberg, fru Sonja Nilsson och fru Hertha Olsson. Huvudredare och befälhavare blev skeppare Arnold Helmer Olsson. Fartyget fraktade bland annat olja från Göteborg till Jönköping. Emellertid kom rederiet i konflikt med oljebolaget och *Rya* lades 1965 upp vid Bohus Varv där det sedan låg under övervakning av ett vaktbolag i drygt ett år.

Den 27 september 1966 såldes hon till Gotland för 55 000 kronor. Det var platschef Bengt Olof Lindgren i Kappelshamn, skepparen och befälhavaren Per-Axel Johansson i Klintehamn och hamnmästare Charles Johansson i Kappelshamn som förvärvat fartyget med 1/3-del vardera. Samtidigt ändrades namnet till *Piltank*.



Piltank Storugns 1967-06-09. Foto: Krister Bång

Gotlands Allehanda

Den 8 oktober 1966 skrev Gotlands Allehanda: "... Bolaget som är under bildande, heter Rederi AB Pilen i Lärbro och platschefen där, Bengt-Olof Lindgren, jämte medintressenter har från Göteborg köpt tankmotorfartyget *Rya* om 185 dödviktston. De övriga delägarna i rederiet är sjökaptan Per-Axel Johansson, som blir fartygets befälhavare, och hamnmästare Charles Johansson Kappelshamn med en 1/3 del. Fartyget skall användas i fraktfart med Kappelshamn som hemort.

Det har tidigare funnits ett tankfartyg i den gotländska handelsflottan, nämligen Rederi AB Ankarets i Slite *Kolibri* som gjort ett kort gästspel i slutet av 1950-talet."

När detta skrevs i tidningen var *Rya* på resa från Bohus Varv till Kappelshamn. Det var skeppare Wahlund, maskinist Lars Liljeroth, matros Bengt Fågelkvist och Bengt-Olof Lindgren som via Göta älv och Göta kanal och Östersjön tog hem fartyget till Kappelshamnsviken. *Ryas* mått stämde exakt med kanalens slussar.

Bengt-Olof Lindgren skriver på sin blogg:

"Det var ju ett äventyr bara att komma till Göteborg och varvet tidigt en söndagsmorgon. Det var verkligheten i detta läge. Ingen luft i tankarna för att starta igång henne. Men efter några timmar hade vi fått tag i en tub med luft och hittat tändpatroner som användes till att få igång tändkulemotorn. Det var ju en June 2 cylinderns råoljestånka, med droppvatten vid luftintaget till motorns vevhus. Detta för att öka effekten på henne. Resan gick bra trots ovanan med just *Rya*. Ingen hade ju lämnat över henne till oss eftersom det var i konflikt med oljebolaget Shell och säljaren. Oljebolaget hade ju pant i henne och med denna affär så utlöstes panten av Shell. Chefen Andersson vid Shell, som var vår kontaktman, skickade ett vaktbolag med nyckel till varvsgrinden och han var även med och bröt upp låsen till *Rya* så vi kom ombord. Det enda missödet eller felet som vi gjorde var att vi körde lite för fort vid några tillfällen, och då tog vattnet slut i kanalen och *Rya* ställde sig på tvären. Men det var ju bara att vänta in vattnet som kom i fatt, så lite back i maskin och fram igen, så åkte vi vidare. Det var ju höst med lite morgondimma och lite kyligt men totalt vindstilla hela vägen hem. Motala – Mem på en dag, visserligen en lång dag. Sen ut i skärgården via Fällbådan, sedan kurs över Östersjön. Ett var alla överens om vid hemkomsten. Många äventyr hade deltagarna varit med om men trots allt slog nog denna resa det mesta i denna i äventyrens värld."

Mera från Gotlands Allehanda

Den 16 oktober 1966:

Fartyget har övertagits av de nya ägarna och ligger för närvarande i Kappelshamn för utrustning. Avsikten är att *Piltank* skall användas som bunkringsfartyg i gotländska hamnar,

framför allt då i Storugns, där båtarna ofta har behov av bränslekompletteringar, men man har också möjlighet att gå i vanlig tankfart. *Piltank* är försedd med åtta tankar så man kan erbjuda varierande sortiment. Lastningen kommer att ske vid oljedepåerna i Visby.

Onsdagen den 7 december 1966:

Den gotländska tankbåten *Piltank* av Kappelshamn gjorde på tisdagen sin första resa till Visby oljehamn för att intaga full last till kommande bunkeruppdrag. Hela tremannastyrelsen var med ombord och att det varit en i hög grad arbetande styrelse framgår av att de i höst på sina lediga dagar ställt fartyget i ordning för sina nya uppgifter.

Det gotländska rederiet hade också en liten bogserbåt som man använde när fartyg kom i sjönöd. När grundstöta fartyg skulle tömmas på olja användes *Piltank* som slopbåt.

Åter till fastlandet

Efter att i november 1971 ha överförts till Pilbunker AB i Slite såldes hon i maj 1972 för 65 000 kronor till Klas Åke Södergren, Bernt Gunnar Olander och Assar Martinsson i Vaxholm med 1/3-del vardera men med Stegesund som hemort och härifrån fortsatte hon att bunkra fartyg i Stockholmsområdet. Men när hon i september 1977 såldes till Jan Erik Johansson i Stegesund var det för att bli fritidsfartyg. Hon fick några olika ägare i Stegesund innan hon 1983 såldes till Stockholm för 135 000 kronor och fick namnet *Grimm*.



Grimm

År 1986 såldes det gamla tankfartyget till Eva och Gunnar Moberg i Stockholm för 83 000 kronor. I januari 1991 meddelade dessa att fartyget återfått sitt ursprungsnamn, *Soya III*. Hon lades som husbåt vid Liljeholmen i Stockholm.



Soya III som husbåt i Stockholm 1995-05-20

Åter till Wallenius

I slutet av 1990-talet letade Walleniusrederierna efter ett av sina tidigaste fartyg som de kunde göra om till koncernens interna konferens- och representationsfartyg. Det första fartyget, *Soya*, hade 1965 sålts till Iran och förstörts genom brand 1972, det andra, *Soya II*, hade skrotats 1983 men det tredje, *Soya III*, fanns kvar och låg till och med i Stockholm. I maj 1998 lyckades Walleniusrederierna AB köpa fartyget och det togs till Oskarshamn där det på varvet under några år rustades upp och gjordes till en liten pärla för sin ägare. Sedan dess har fartyget haft sin trygga hamn i Gåshaga längst ut på Lidingö där spårvägen har sin slutpunkt.



Soya III Stockholm 2012-06-30

Text: Krister Bång

Rundvandring ombord

Uppifrån och ner visar bilderna:

1. Stina Johansson, befälhavare ombord 2019
2. Salongen
3. Aktersalongen
4. Baren
5. Byssan
6. Maskinrummet
7. Styrhytt akterut

