

MÅNADSFARTYG April 2026 – Motorfartyget *Thuleland*



Thuleland

1950-talet brukar kallas rekordåren inom svensk ekonomisk historia och detta gällde i hög grad även sjöfarten och Svenska Orient Linien (SOL). Rederiet bedrev linjetrafik mellan Sverige och östra Medelhavet, mellan Nord- och Sydamerika tillsammans med Brodinrederierna i Stockholm, mellan Sydamerika och västra Medelhavet samt en liten linje mellan Sydamerika och södra Afrika som betjänades av rederiets äldsta fartyg *Gotland* (byggt 1929). Rederiet hade 18 egna fartyg men även åtta inhyrda fartyg. Handeln växte och rederiet såg sig om efter att bygga mera tonnage för att kunna minska det inchartrade tonnaget. Varvet i Göteborg, Eriksberg, hade en orderstock som var för lång för att snabbt få fram nya fartyg. SOLs ledning vände sig därför mot Västtyskland och mot Kruppvarvet AG Weser i Bremen.

Den 1 juli 1954 skrev Ångfartygs AB Tirfing, Svenska Orient Liniens moderbolag, kontrakt med det tyska varvet om byggandet av två nya fartyg med ny design. Dessa fartyg förändrade avsevärt profilen på SOLs flotta. De hade sin överbyggnad placerad längre akterut och bara en lastlucka akter om överbyggnaden och maskinrummet, alltså ett mera modernt yttre. Fartygen var betydligt mindre, 4 500

tdw, än övriga fartyg inom Orientliniens flotta vilket möjliggjorde anlöp av mindre hamnar som tidigare betjänats av feeder-fartyg. De fick en lastrumskubik på 300 000 kubikfot varav 30 000 var kylutrymmen och de utrustades med en 6-cylindrig MAN-diesel. Med denna kunde fartygen göra 15 knop. Riggen bestod av två elektriska däckskranar, två master och tre par bompålar med sammanlagt 13 bommar. De utrustades för gång i is och hade motsvarande finsk isklass 1A. Man hade också utrymme för 8 passagerare. Redan den 15 december 1954 kunde fartyget kölsträckas.

Thuleland sjösätts

Den 26 maj 1955 var det dags att sjösätta det första fartyget i serien. Hon döptes till *Thuleland* av fru Hertha Scholtz, maka till rederiets generalagent i Tyskland, Fr. Scholtz i firman Carl Bock & Co. Rederiet representerades av dess chef, William Thorén och chefen för nybyggnadsavdelningen, civilingenjör Th Andersson. Man lade stor vikt vid brandskyddet ombord och allt träarbete målades därför med eldskyddsfärg.

Den 9 augusti 1955 gick fartyget på provtur endast 13 månader efter beställningen. Hon levererades den 13 augusti och avgick direkt till Göteborg under befäl av S B Linde dit fartyget anlände den 15 augusti. Efter lastning i Östersjön avgick *Thuleland* på sin jungfruresa den 2 september till Alexandria.



Thuleland

Thuleland fick fyra systerfartyg inom rederiet. Det var *Tavastland* (1955), *Timmerland* (1956), *Traneland* (1957) och *Tundraland* (1958).

Thuleland sattes in i trafik på Levanten och gick där under hela sin svenska tid. En vanlig destination från Nordeuropa var styckegods till Casablanca i Marocko. Därifrån gick färden ofta till Alexandria i Egypten. Hon användes också några resor under varje år till trafik på Svarta havet där hennes storlek. Lasterna ut var förutom styckegods även skogsprodukter, järn, maskiner och maskiner. Hem var det mycket livsmedel såsom frukt och nötter. På hemgående lossades mycket av lasten på kontinenten såsom i Rotterdam och Hamburg men även i England.

År 1957 blev Svenska Orient Linien ett eget bolag inom Broströmskoncernen och alla de 17 fartyg som var registrerade på moderbolaget, Ångfartygs AB Tirfing, överfördes till SOL. För *Thulelands* del skedde detta under november med en proformaförsäljning på 2 miljoner kronor.

En incident inträffade den 17 december 1960 då *Thuleland* befann sig på Medelhavet från Levanten till Antwerpen. På internationellt vatten uppbringades fartyget av fransmän som letade efter vapen avsedda för rebellerna i Algeriet. Händelsen medförde omfattande diplomatiska förvecklingar mellan Sverige och Frankrike.

En ovanlig destination fick *Thuleland* i april 1964 då hon gick genom Suezkanalen för att besöka Aqaba i Röda havet.

En sommarresa med *Thuleland*

Sommaren 1965 gjorde jag en resa som jungman på *Thuleland*. Jag hade anmält mig på sjömansförmedlingen i Göteborg och den 1 juni mönstrade jag ombord i Frihamnen. *Thuleland*, under befäl av kapten Beckman, avgick den 2 juni kl 00.19 med destination Beirut i Libanon. Hon hade 3 126 ton last varav 1 240 ton på mellandäck. Som däckslast hade vi 106 ton som huvudsakligen bestod av 19 st chassin till Volvolastbilar. På lucka 5 stod dessutom en personbil som skulle till Medelhavet. Med var ett antal passagerare, bl a kaptenens fru och dotter. Efter tre dygn hade vi kommit till Engelska kanalen där en tät dimma mötte oss. Vi fick krypa fram med några knops fart, med utkik på backen och med tätt mistlurssignalerande. Efter en lugn passage över Biscaya och utanför Portugals kust passerade vi Gibraltar den 7 juni. Väl inne i Medelhavet kom värmen vilket föranledde byggande av en provisorisk swimmingpool på akterdäck till nöje för både passagerare och besättning. En vecka senare passerade vi söder om Kreta och kom sedan fram till Beirut den 14 juni.

Staden var vid denna tid en oförstörd metropol i östra Medelhavet. Vi gick till kaj men förhalades och fick först dagen efter åter gå till kaj. Dagen efter förhalades vi igen. Under tre dagar lossades 1 400 ton last. Vi avgick från Beirut den 16 juni med destination Lattakia i Syrien. Det blev en kort resa och vi anlände den 17 juni och lade oss för ankar. Redan på kvällen, efter att ha lossat omkring 500 ton, bar de av, nu mot Alexandria i Egypten. Vi var framme den 19 juni och blev liggande i fem dagar. Under denna tid lossades 1 241 ton och lastades 1 788 ton. I Alexandria fick jag se P&O:s stolthet, passagerarfartyget *Canberra* vid kaj. Hon var ett av dåtidens största passagerarfartyg och hon seglade enda fram till oktober 1997.

Under tiden i Alexandria blev det också besök på såväl Svenska Sjömanskyrkan som badstranden. Den 24 juni avgick vi med destination Iskenderun i Turkiet där vi började lasta koppartackor. Efter att ha fått ombord omkring 1 500 ton var vi klara för avgång på morgonen den 28 juni. *Thuleland* avgick med 3 308 ton last varav 1 360 ton på mellandäck, 206 ton bunkers och 65 ton färskvatten. Den 1 juli fick vi maskinstopp som lyckligtvis blev kortvarigt. Resan fortsatte efter en kvart. Vi passerade Gibraltar den 4 juli och mötte i sundet ett av dåtidens största örlogsfartyg av Forrelstaklassen, på väg in i Medelhavet. Vidare mötte vi Svenska Lloyds *Sicilia* på väg in i Medelhavet, ett fartyg som jag några år tidigare sommararbetat som jungman. Dagen efter råkade vi ut för ytterligare ett maskinstopp. Efter byte av en bränsleventil återtogs resan dock resan efter 20 minuter. Den 8 juli tog vi lots i Schelde och kom till Antwerpen tidigt på morgonen den 9 juli. Där blev vi liggande i fem dagar varvid 2 322 ton lassades, bland annat koppartackorna. Den 14 juli avgick vi och råkade ut för tjocka i Nordsjön på väg till Göteborg dit vi anlände den 16 juli. *Thuleland* avgick efter lossning den 18 juli till Aarhus dit vi anlände på natten. Där blev det både lossning och lastning av mindre volymer. Efter exakt ett dygn avgick vi den 20 juli på natten mot Gdynia. Där lastades 152 ton bland annat smör, ost och kött. Vi avgick från Gdynia den 22 juli men ankrade upp på redan i väntan på två besättningsmedlemmar som inte kommit ombord. Efter en timmas väntan avgick vi dock utan dessa två. Efter gång i tjocka anlände vi till Göteborg den 23 juli för ny lastning. Efter tre dagar mönstrade jag av och avslutade därmed min karriär som sjöman.

De senare åren

I juni 1967 hamnade *Thuleland* i hetluften. Vid sexdagarskriget mellan Israel och Egypten hamnade 375 svenska FN-soldater i kläm i krigets Gaza. *Thuleland* låg i Famagusta på Cypern och lastade potatis då hon omedelbart fick avbryta och gå mot

Gazaremsan. Där kunde alla svenska soldater evakueras ombord på *Thuleland* som förde dem i säkerhet på Cypern där sedan lastningen av potatis kunde återupptas.

När containiseringen började slå igenom i början av 1970-talet blev de ca 15 år gamla T-båtarna omoderna och man sökte annan sysselsättning för dem.

I slutet av 1960-talet började Kanada intressera sig för utvinning av olja i ishavet alldeles i närheten av den magnetiska nordpolen. Som ett led i detta kontaktades SOL därför att Kanada inte förfogade över lämpligt tonnage. Eftersom lagarna endast medgav inhemskt tonnage att trafikera dessa farvatten bildare Federal Commerce & Navigation Co i Montreal tillsammans med SOL ett nytt bolag, Resolute Shipping Co i Montreal där Federal Commerce ägde 51% och SOL tillsammans med Trader Nav. Ltd. i London, som ägdes av Aug Leffler, innehade 49%. Det kanadensiska bolaget chartrades SOLs *Trojaland* för en första resa till de farofyllda, isrika farvattnen.

Efter detta första försök såldes *Thuleland* i juli 1971 för 3 825 800 kr till Resolute Shipping Co i Montreal. Hon avgick direkt från London under brittisk flagg till Halifax och för en resa upp till Labrador. Hon var tillbaka igen i Europa och Oslo den 24 september där hon blev liggande fram till november då hon åter sattes in i SOLs vanliga trafik på Levanten.

Även under åren 1972-1974 gjorde hon en årlig resa till Labrador under juli och augusti. Trots att det var farliga farvatten gick det bra. Efter sista resan till Arktis återvände fartyget till Europa och i början av 1975 gick hon på en försäljningsturné till Grekland och låg några månader i Piraeus för att visa upp sig. Tiden för denna fartygstyp var över.

Även SOLs *Tavastland* överfördes på samma sätt till kanadensisk flagg. För henne gick det dock inte så bra. Hon fastnade i isen i november 1972 och fick så stora skador att hon gick till upphuggning.

Efter att ha legat till salu i Piraeus under några månader såldes *Thuleland* i juni 1975 till Altona Cia Mar S.A. i Panama och fick namnet *Altona* under grekisk flagg. Bakom bolaget stod de grekerna S A & D A Psomas & Th Samourkas. Redan året därpå bytte fartyget namn till *Bravo Altona* med oförändrade ägare och i juni 1979 fick hon hemort i Panama.

I juni 1982 såldes fartyget till sydkoreanska intressen och registrerades på Suprima Maritima SA i Panama och döptes om till *Admiral Sohn* efter en av Sydkoreas maritima förgrundsfigurer som avlidit 1980.



Bravo Altona (exThuleland). Foto Malcolm Cranfield.

De nya ägarna fick dock inte så stor glädje av sitt nyförvärv. På en resa mellan Iquique i Chile och Morehead City i North Carolina, USA med last av fiskpellets, sprang hon den 20 oktober 1982 läck i maskinrummet när hon befann sig omkring 70 sjömil SW Chimbote i Peru i position 10.09 S och 79.02 W och sjönk dagen därpå. Besättningen räddades.

Text: Lennart Rydberg