

## MÅNADSFARTYG Juni 2026 – Motorfartyget *David Salman*

Efter ett mångårigt intresse för fartyg och rederier finns det av naturliga skäl vissa av dessa som hamnar närmare hjärtat än andra. För mig är ett sådant rederi Swedish Gulf Line som verkade i Göteborg åren 1955-86, mycket beroende på rederiets flaggskepp *David Salman* som byggdes vid Uddevallavarvet 1962. När mitt fartygsintresse kom till, i mitten av 1970-talet, tyckte jag att detta linjesköna fartyg med sin kraftfulla rigg var det vackraste som byggts.



***DAVID SALMAN, här i ursprungligt skick och utförande, var en utmärkt representant för 1960-talets svenska handelsflotta. På bilden anländer hon San Francisco i juni 1969. Foto George Lamuth, ur Rickard Sahlstens diabolssamling.***

Rederiet bildades i Uddevalla 1954 som ett dotterbolag till det amerikanska bolaget Canadian Gulf Line (CGL) i Houston, Texas. Rederiet hade startats under 1930-talet av ryskfödde William "Bill" Salman (1904-88). Affärsidén var framför allt transport av tidningspapper med fartyg mellan Canada och USA, främst då Kalifornien.

Efter att ha förlorat två fartyg under andra världskriget, kom Bill Salman att fortsättningsvis uteslutande arbeta med tidsbefraktade fartyg. Inledningsvis inbefraktades några nybyggda mindre norska fartyg. Svenske Mats Jansson verkade efter andra världskriget med skeppshandel i Long Beach och blev bekant med Bill Salman, som sökte fartyg att tidsbefrakta. På Janssons initiativ och efter kontakter med Gustaf Thordén och Uddevallavarvet, bildades Swedish Gulf Line (SGL) med advokaten Eskil Weibull som VD. Efter att rederiets första fartyg *Frances Salman* på drygt 6 100 tdw levererats från

Uddevallavarvet i oktober 1955, flyttade rederiets bopålar ganska snart till Göteborg med Mats Jansson som VD och Eskil Weibull som styrelseordförande. *Frances Salman* gick i trafik för CGL på amerikanska västkusten med svensk besättning och bar befraktarens skorstensmärke.

Transporterna av tidningspapper ökade snabbt och redan 1961 beställdes ett större och framför allt bredare fartyg vid Uddevallavarvet. Den helt nykonstruerade *David Salman* på 7 810 tdw levererades den 25 juli 1962, namngiven efter Bill Salmans son. Fartyget hade all inredning och maskin akterut, lång poop och lång back. Fyra mycket grova master dominerade exteriören. I de amerikanska hamnarna ville man fortfarande ha fartyg med bommar och inte kranar. *David Salman* var därför försedd med sammanlagt 16 bommar för 5-10 tons lyft. Fartyget gick med en last av finskt papper till USA, där nytillskottet under många år gick på papperstraden på den amerikanska västkusten med CGL:s skorstensmärke.



***Lika linjeskön var hon ur alla vinklar. DAVID SALMAN var ett genomdesignat fartyg och en mästerlig produkt från Uddevallavarvets bästa tid. Här i en kanadensisk hamn i slutet av 1960-talet, fortfarande med CGL:s skorstensmärke. Ur Rickard Sahlstens diabildssamling.***

Ganska snart utvecklade den kreative Mats Jansson en helsvensk gren av SGL med eget skorstensmärke i gult och rött. Det handlade då om transporter av tidningspapper från Finland till Köpenhamn. Två fartyg byggdes för denna trafik vid Sölvesborgs Varv, *Andrew Salman* med leverans i mars 1966 och *Michael Salman* med leverans i juni 1967. Den senare gick dock en lägre tid i trafik på papperstraden på amerikanska västkusten och bar en lustig kombination av det amerikanska och det svenska skorstensmärket.

Den kanadensiska skogskoncernen McMillan Bloedel var CGL:s största kund och hade för sina långväga transporter ett eget transportföretag, Canadian Transport. Under 1975 köpte man hela Bill Salmans rederiverksamhet och SGL blev som dotterbolag till CGL införlivat med Canadian Transport. Svensk flagg hade med tiden blivit för kostsam och samtliga fyra fartyg såldes successivt ut till finska redare med långtidscharter tillbaka. *David Salman* såldes i februari 1975 till Borgå Sjötransport i Borgå, Finland, och fick namnet *Grim* efter ett tidigare fartyg i flottan.



***Färgsättningen av DAVID SALMAN ändrades med tiden. Här är fartyget fångat i San Francisco under hösten 1974. Hon har nu bl.a. fått SGL:s skorstensmärke.  
Ur Rickard Sahlstens diabildssamling.***

Namnen ändrades redan efter kort tid åter till *David Salman*, ett namn som hon märkligt nog sedan fick behålla under sin återstående tid i Finland. De övriga fartygen miste successivt Salman-namnen. Samtliga fartyg hade vid denna tid försetts med SGL:s skorstensmärke.

Omvälvningarnas tid var inte förbi och redan i augusti 1977 blev SGL ett dotterbolag till Kihlvest (Lennart Kihlberg) i Göteborg. Redan under 1978 slogs verksamheten samman i det f.d. Svenska Lloydkontoret vid Skeppsbron. Papperstraden på den amerikanska västkusten hade avvecklats och även trafiken mellan Finland och Danmark avslutades, men kontakterna med den finska pappersindustrin var fortsatt goda. Verksamheten fortsatte med atlanttrafik på USA och trälaster från Finland till Nordafrika.



*I början av 1975 såldes DAVID SALMAN till Finland och bar under en mycket begränsad tid namnet GRIM. Som sådan lämnar hon på bilden San Francisco i mars 1975. Ur Rickard Sahlstens diabolbildssamling.*

*David Salman* gick i perioder inbefraktad för SGL sysselsattes övriga perioder i trampfart för det finska rederiet. I september 1984 såldes hon till Kina för skrotning. Kineserna fann fartyget i gott skick och hon kom att gå i kinesisk kustfart i många år, först som JI YUN No.1 och från 1989 som HAI JIAO. Först under 2012 var hon struken ur de västliga registren, 50 år gammal.

I april 1986 försattes Kihlberg-Rederierna AB i konkurs. Dess andel på 74 procent i fartyget *Boxy*, som gick i atlanttrafik för SGL, övertogs i mars 1988 av ett nybildat rederi, Swedish Gulf Line Shipping AB, som även blev huvudredare och drev *Boxy* i ytterligare ett år till juni 1989 då hon såldes till Italien.



*När papperstraden på den amerikanska västkusten hade avvecklats gick DAVID SALMAN i perioder inbefraktad hos SGL för atlanttrafiken på USA och Stora sjöarna i par med BOXY. Bilden är tagen utanför Montreal i augusti 1980. Skorstensmärket har annorlunda färger än tidigare men sitt dopnamn har fartyget fått behålla. När DAVID SALMAN sysselsattes i trampfart för det finska rederiet var skorstenen helt gulmålad. Som sådan besökte hon Göteborg vid flera tillfällen.  
Ur Rickard Sahlstens diabolbildssamling.*

**Källor:**

Eget arkiv och anteckningar

Krister Bång: En rundvandring i sjöfart – men ett varv för mycket, Göteborg 2011

Salman Lines, Tomas Johannesson i Båtologen 3/2020

Leveransartikel i Svensk Sjöfartstidning

Text: Rickard Sahlsten