

Svenska Brazil – La Plata linjen

Erik Hag/John Persson/Krister Bång

Vår medlem Erik Hag började intressera sig för denna linje men efter ett tag överlät han sitt forskningsresultat på John Persson som sedan lämnade över det till Krister Bång. Detta ämne var inte lätt att överblicka eftersom företaget inte ägde något fartyg förrän 1950, då ångaren *Göteborg* sattes i trafik mellan Göteborg och Oslo. Var skall man börja?

Svenska Brazil – La Plata Linjen bildas

Den 22 mars 1923 bildas AB Svenska Brazil – La Plata Linjen i Göteborg efter övertagande av den av skeppsredare Roland Frodis under enskild firma bedrivna verksamheten. Aktiekapitalet skulle vara lägst 50 000 kronor och högst 150 000 kronor fördelat på aktier om 500 kronor. Företaget skulle bedriva rederi, skeppsmäkleri och agenturrörelse samt därmed förenlig verksamhet. Styrelsen utgjordes av Roland Frodi med konsul Cyril Boije i Förnyade Ångfartygs AB Götha som suppleant, båda Göteborg.

Träpatroner

En av de mera inflytelserika personerna inom Norrlands träindustri i slutet av 1800-talet var norrmannen Oscar Midling. De båda norrmännen Gustaf Peter Braathen (1849–1911) och Jacob Christian Barth (1858–1920) köpte år 1891 Svartviks Ångsåg vid Ljungans utlopp i havet strax söder om Sundsvall. Denna anläggning hade omfattande verksamhet med stora skogar och stor brädgård. Braathen utsåg Oscar Midling att vara disponent för verksamheten och han mottogs med hurrarop då han med familj anlände till sågen i augusti 1891.



Gustaf Peter Braathen 1849 - 1911

Braathen hade flyttat till Sverige redan 1874 och han slog sig ner vid Hovid på Alnön. Det var ingen tillfällighet att han flyttade till Sverige, utan det hade att göra med migrationen av norskt kapital och kompetens österut efter det att norska sågverk hamnat i svårigheter i hans gamla hemland.



Oscar Midling 1846 - 1910

Oscar Midling var född den 14 oktober 1846 på Askøy utanför Bergen. Släkten härstammade från Bremen i Tyskland. Han flyttade till Larvik där han var kontorschef innan han tog steget över till Svartvik. År 1902 såldes sågen till andra intressenter och Oscar Midling anställdes då av krisande Hudiksvalls Trävaru AB som han fick ordning på och som dessutom inköpte Iggesunds Bruk.

År 1907 såldes alla aktier i Kramfors AB till ett konsortium bestående av norrmännen Oscar Midling, Fritz Michael Treschow (1879–1972) samt finländaren Johan Mannerheim (1868–1934), för övrigt bror med marskalk Gustaf Mannerheim. Oscar Midling själv ägde 50 % av aktierna och de övriga två 25 % vardera.

Oscar Midling avled den 15 september 1910 i en ålder av 64 år. I Aftenposten 15 augusti 1918 nr 407 skriver man att:

”Direktör Midling, som för flera år sedan flyttade från Norge och genom sin enastående förmåga kom att inta en ledande ställning inom den svenska massaindustrin. På sin tid var han den högst betalda mannen i Sverige, eftersom hans totala årslön uppgick till 150 000 NOK, ett fenomenalt belopp på den tiden som lönen ansågs.”

Tillbaka i tiden

Roland Frodi var son till William Frodi (1849–1917) som var verksam inom Svenska Lloyd. Roland Frodi blev invald i styrelsen för Svenska Lloyd i november 1910. Roland hade också en yngre bror, Orvar Frodi (1891–1961).

Roland hade samarbete med de norska träpatronerna i Norrland och den 25 maj 1915 kunde man i Göteborgs Aftonblad läsa:

*”Herr J Chr Barth för Trävaru AB Svartvik, G O L Braathen, Einar Braathen, Helmer Modin, W:m Frodi och **Roland Frodi** ha ingivit stiftelseurkund för ett bolag med ändamål att idka rederirörelse. Aktiekapitalet skall var minst 400 000 kronor, högst 1 200 000 kronor i aktier om 500 kronor.”*

Det nya bolaget fick namnet AB Nordiska Lloyd med säte i Göteborg. Men bolaget ägdes från Ådalen. 50% av aktierna ägdes av Trävarubolaget Svartvik. 20 aktier vardera ägdes av direktörerna i Svartvik: Christian Barth, Gustaf Otto Louis Braathen och Einar Louis Braathen. Resterande akter ägdes av Helmer Modin, som var gift med Kerstin Braathen (160 st) och Roland Frodi (180 st).

Rederi AB Fredrika

Kramfors AB dominerade trävaruindustrin i Ådalen. Det var ofta brist på tonnage och bolaget beslutade därför att bilda ett dotterbolag, ett rederi som fick namnet Rederi AB Fredrika. Det inregistrerades den 24 maj 1916 och övertog Rederi AB Hernodias i Härnösand hela fartygsflotta bestående av fyra ångfartyg. Flera av dessa fartyg kom senare att trafikera Sydamerika under Svenska Brazil – La Plata Linjens regi.

AB Norrlandsvirke

AB Norrlandsvirke stiftades i juli 1917 i Göteborg med ändamål att idka handel med trä- och byggnadsvaror ävensom därmed förenlig verksamhet. Aktiekapitalet var lägst 40 000, högst 120 000 kronor. Stiftare var W:m Frodi, Orvar Frodi, Oskar Eriksson, Olof Näsström (Sidensjö) och Roland Frodi.

Detta bolag fick en mycket omväxlande historia med många affärer och utvidgningar. Men bolaget drabbades av lågkonjunkturen och trädde i likvidation 1925.

Starkt kontaktnät

Roland Frodi hade alltså ett starkt kontaktnät, inte minst i Norrland, men också i Göteborg där flera rederier ställde sig bakom Svenska Brazil – La Plata Linjen. Det var till exempel Sandström, Stranne & Co, Axel Broström & Son, Förnyade Ångfartygs AB Götha och förstås Rederi AB Svenska Lloyd. Anledningen till att det nya bolaget bildades var att sysselsättningen i de skandinaviska farvattnen var låg och man försökte slå sig in på andra marknader, i detta fall långt borta från Sverige. Det dominerande bolaget var ändå Rederi AB Fredrika i Kramfors.

Sköttes från Buenos Aires

Trots att bolaget hade sin hemvist i Göteborg sköttes det till stor del från Buenos Aires. Signaturen *Danielle* skrev i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning den 29 november 1950 om kapten K G Nilsson:

”Ett ganska unikt jubileum firades häromdagen av en av svenska koloniens i Buenos Aires populäraste medlemmar, kapten K G Nilsson, gemenligen kallad Kåge, som är en i sjöfartskretsar även hemma i Sverige synnerligen känd person.

Den 10 november var det nämligen på dagen 40 år sedan han som befäl mönstrade på Svenska Lloyds Germania i Göteborg, vilken milstolpe innebär upptakten till ett i det följande oavbrutet och framgångsrikt samarbete med nuvarande chefen för Svenska Brazil-La Plata Linjen, Roland Frodi. Denne var på den tiden knuten till nyssnämnda företag men startade sedermera egen rederifirma – Nordiska Lloyd, som dock ej längre existerar – i vars tjänst K G Nilsson övergick. Efter att ha seglat som skeppare från 1915 övergav han emellertid sjön sex år senare, då han för vederbörande bolags räkning upprättade ett kontor i Valencias hamnstad Grao och tillsammans med en kapten Gilbert därefter en mäklar- och befraktningsfirma i Rio de Janeiro.

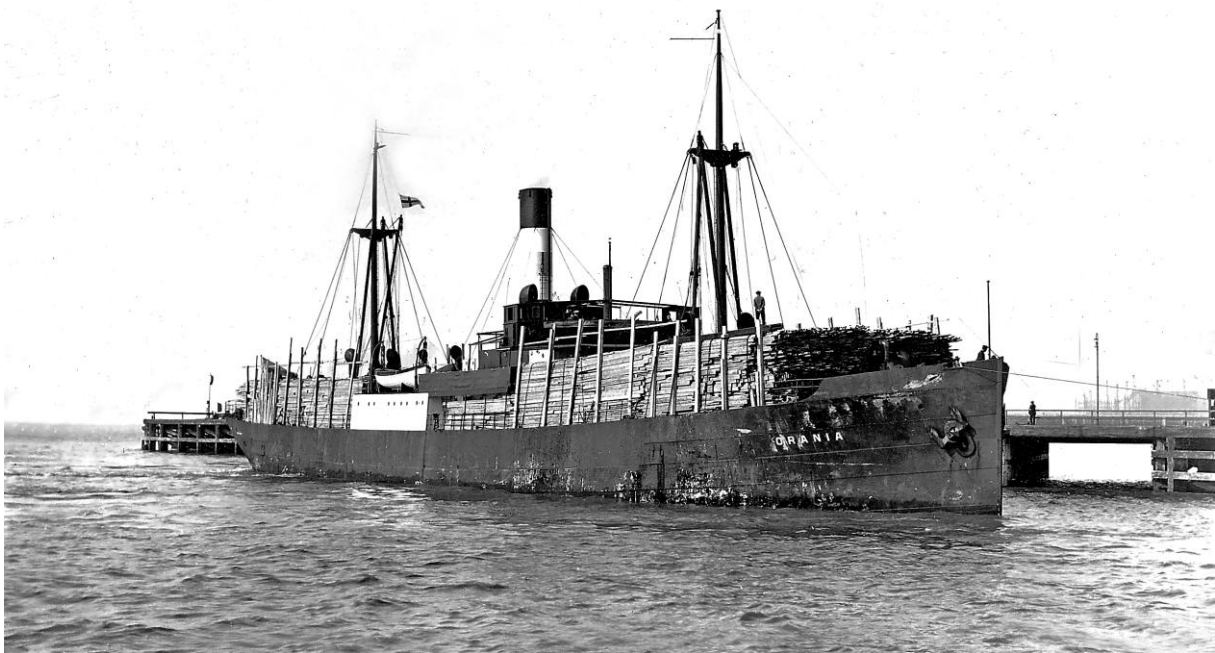
Brasilientiden blev dock inte särdeles lång. Redan efter några månader flyttade kapten Nilsson över sina bopålar till Buenos Aires, där han nu i snart 29 år varit verksam för olika svenska rederier. Från 1934 har den driftige jubilaren varit knuten till det stora handelshuset Compania Importadora y Exportadora de la Patagonia – ägare till ofantliga arealer i södra Argentina – vars sjöfartssektion han startat, arbetat upp och fortfarande driver med ett sunt omdöme och det väderkorn som är hans egna som den smålänning som han är. För närvarande representerar han således utom direktör Frodi bland andra Svenska Lloyd, Göteborg samt Fredrika, Disa och Svea i Stockholm, Gorthonrederierna i Helsingborg, vidare den danska rederifirman J Lauritzen i Köpenhamn och det chilenska Cia Chilena de Navegacion Interoceanica med huvudkontor i Valparaiso.

Lägger man därtill, att den gamle f d sjöbjörnen, vilken f ö i mars nästa år kan fira halvsekeljubileet av den dag han för första gången tog hyra, vid sidan av shippingverksamheten har ytterligare ett par järn i elden, torde ingen kunna jäva att han klarat sig bättre än de flesta riktiga landkrabborna. Förresten har han under årens lopp också skaffat sig en och annan torva jord inte bara åt sig själv utan även andra till trevnad. Kåge är nämligen en synnerligen gästfri person både mot vänner och resande svenska på stan. Vad Kåge själv beträffar sätter han dock säkerligen högt pris på sin motoryacht Vargen med vilken han så gott som varje söndag styr ut på Rio de La Plata. De ursprungliga sjömanstagen sitter trots allt dock ännu i.”

Linjefarten kommer igång

År 1922 sände Rederi AB Fredrika i Kramfors ut sitt första fartyg. Det var ångaren *Gudmundrå*, ett fartyg som var byggt i Landskrona året innan. Hon gick in på ett kontrakt med Rio Four Mills i Rio de Janeiro om att frakta vete till La Plata.

Förnyade Ångfartygs AB Götha i Göteborg hade också ett nytt fartyg, *Orania*, byggt 1919 vid Lindholmen. Bolaget hade för många fartyg i trafik i linjefarten mellan Sverige och Holland/Belgien, så man sände i väg sitt fartyg till Sydamerika. Där blev hon kvar även sedan Göthabolaget sålt fartyget år 1928.



Göthabolagets Orania. Foto ur Bertil Söderbergs samlingar

Rederi AB Svenska Lloyd hade under en period under 1920-talet flera fartyg i trafik på Syd- och Nordamerika. Onsdagen den 25 april 1925 visade positionslistan i tidningen Arbetet följande positioner:

Andalusia avg Halifax 6/3 Kingston

Anglia anl Rio de Janeiro 6/3 Rosario

Caledonia avg Halifax 22/3 Kingston

Gallia anl Rio de Janeiro 3 april Rosario

Graecia avg Buenos Aires 3 april Rio de Janeiro

Hibernia avg Liverpool 20/3 USA

Scotia kolade Norfolk 9/3 prt Cuba

Vicia anl Bahia 26/3 Rosario

År 1926 slöt La Plata Linjen kontrakt med Moinho da Luz i Porto Alegre om transport av dess vetelaster. Samtidigt hade trafiken utökats till att gå även mellan Syd- och Nordamerika. Laster som kakao från Ilhéus och Bahia till USA och returlaster med fisk från New Foundland till Brasilien.

Även om det var många rederier knutna till trafiken i Sydamerika har vi mest uppgifter från Rederi AB Fredrika. Detta bolag var ju bildat för att frakta timmer från Ådalen och hade sitt huvudkontor i Kramfors. År 1928 övertogs detta rederi av stockholmare och flyttade sitt kontor till Stockholm. Samma år överlät Göthabolaget sin ångare *Orania* på Fredrikabolaget och avvecklade sin trafik på avlägsna länder. Därmed disponerade Fredrika fem ångfartyg. År 1929 sysselsattes *Gudmundrå*,

Orania och *Oscar Midling* i huvudsak i amerikansk fart, medan ångarna *Fredrika* och *Ragunda* gick i europeisk fraktfart.

Året därpå, 1930, hade *Fredrika* flyttat över till Amerika medan *Oscar Midling* sändes hem till Europa för klassning. Därefter intog hon full last i Danmark för Buenos Aires men gick på grund utanför Danmarks kust den 23 september. Efter en ny varvsvistelse på 30 dagar kom ångaren tillbaka till Buenos Aires den 27 november 1930.



Ångaren Oscar Midling. Foto från Sjöhistoriska Museet

Olyckorna för linjen var inte slut med detta. Den 31 juli 1930 kolliderade *Gudmundrå* på La Platafloden med den engelska ångaren *Napier Star* som gick till botten. Den svenska ångaren tog sig hem till Landskrona där hennes skador reparerades. Hon avgick därifrån den 17 februari 1931 till Argentina och kunde åter inträda i linjefarten mellan sydamerikanska hamnar den 29 april.



Ångaren Ragunda såldes senare till Finland. Foto Fotoflite

År 1933 gick de tre ångarna *Oscar Midling*, *Orania* och *Gudmundrå* kvar i Sydamerika. Bolagets ångare *Ragunda* såldes till utlandet medan *Fredrika* gick kvar i Europa. Samma år gick Stockholms Rederi AB Svea med i samseglingen och skickade ner motorfartyget *Frost* och ångaren *Hedrun*.

1934

Under detta år börjar rapporterna bli mer detaljerade för Fredrikas fartyg. Då sändes *Oscar Midling* hem till Europa för klassning mellan den 10 juni och 23 november. På resan tillbaka fick hon maskinhaveri och blev liggande i 14 dagar på Madeira. Men hon hann med några laster innan hon gick till Europa. Hon hade två frakter med vete på 3 000 ton mellan Bahia Blanca och Rio de Janeiro och 800 ton mate plus 1 646 kubikmeter trä mellan Antonina och Paranagua till Montevideo och Buenos Aires.

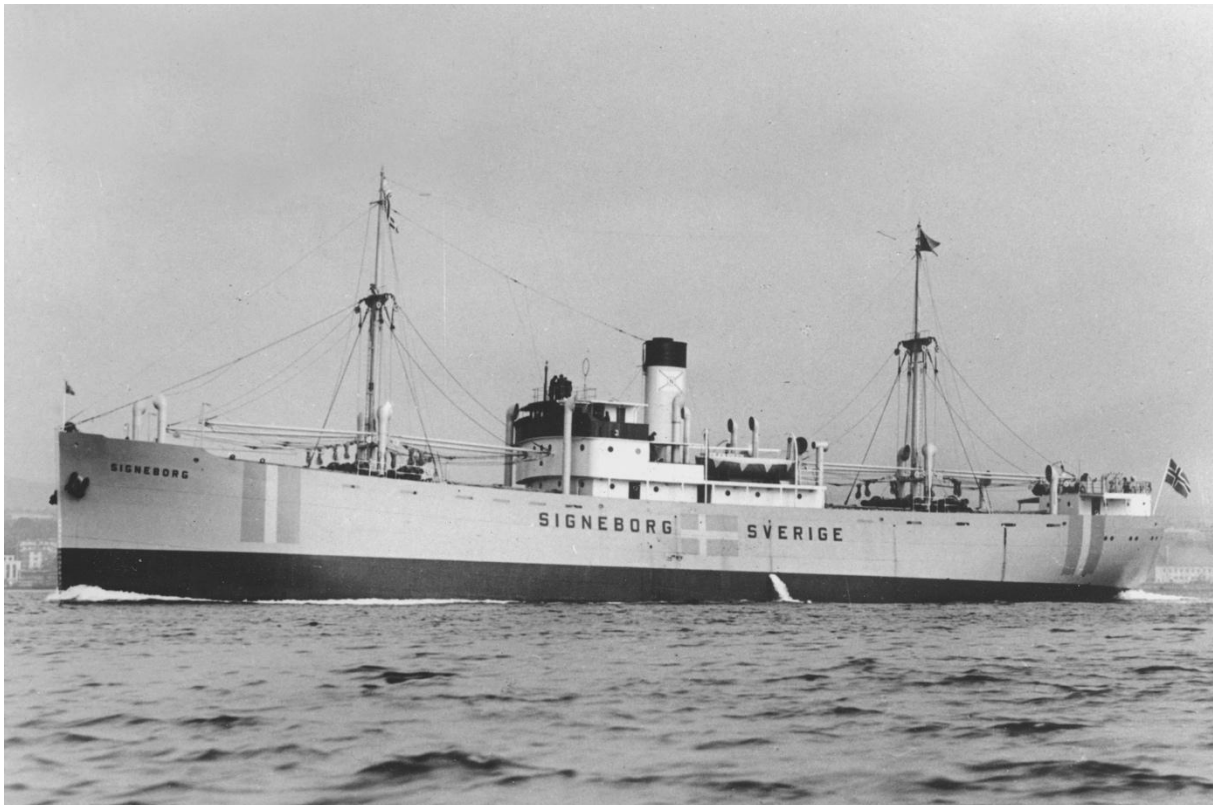
Orania var också hemma i Landskrona för reparation mellan den 25 april och 22 juli. På vägen hem tog hon med sig 41 000 säckar kakao från Ilhéus i Brasilien till New York och på tillbakavägen gick hon till New Foundland och lastade 28 500 fat fisk för Santos.

1935 och framåt

Under åren sysselsattes ångarna i kustfart mellan Argentina och Brasilien, men gjorde även någon avstickare till Nordamerika. När andra världskriget stod för dörren började trafiken med Fredrikas fartyg upphöra. Under 1940 såldes både *Ragunda* och *Oscar Midling* till Finland. *Dorotea* befraktas samma år för en spannmålsresa mellan Sydamerika och Murmansk, eller om fri lejd kunde erhållas, till Sveriges västkust. Därmed trodde man att trafiken med Svenska Brazil – La Plata Linjen hade avslutats. Men icke.

Krigstrafik

På hösten 1939 hade ångaren *Signeborg* levererats till Rederi AB Ragne i Västervik. Hon var avsedd för trafiken mellan Stora Sjöarna i Nordamerika och Skandinavien, men av förklarliga skäl kom den trafiken inte igång. När tyskarna ockuperade Norge 1940 befann sig *Signeborg* i USA där hon blev liggande länge. Då fick besättningen veta att fartyget skulle lasta krigskontraband till Sverige. Den enda hamnen som var öppen var Petsamo vid Ishavet i Finland. Tyskland tillät inga andra fartyg än finska att gå dit och därför överläts fartyget på Rederi AB Nobel-Standard i Helsingfors och finska nationalitetsmärken målades på sidorna. Efter stor dramatik anlände ångaren till Petsamo den 26 juni och kunde lossa sin last.



Signeborg levererades 1939 och fick en spännande historia under andra världskriget. Foto Sjöfartstidningen

Resan tillbaka till USA blev också dramatisk. Fartyget lastade styckegods men också guld till ett värde av 3 miljoner kronor. Dessutom tog man ombord sju passagerare varav två var hemliga kurirer. Efter att fartyget sprungit läck kom man till Reykjavik där kurirerna steg av. Så småningom kom fartyget ändå välbehållet fram till New York och anlände dit den 15 augusti.

Signeborg var genom sitt agerande ett hett mål för det krigförande Tyskland och rederiet ville inte att hon skulle återvända till Europa. I stället ställdes kosan söderut mot Buenos Aires.

Signeborg sysselsattes sedan under hela kriget av Svenska Brazil – La Plata Linjen och dess småländske befraktare kapten Karl Gustav Nilsson. Hon gick då i trafik mellan Argentina, Uruguay och Brasilien. Eftersom det var stor brist på fartyg utanför ubåtsspärren kunde *Signeborg* varje år tjäna in sitt anskaffningsvärde som var 900 000 kronor. Först på hösten 1947 återvände fartyget till Sverige.

Mot nya djärva mål

Sedan Svenska Brazil-La Plata Linjens engagemang i Sydamerika avslutats riktades blickarna mot svensk kustfart. Bohuslänska Kusten hade gått i konkurs och bolaget ropade in ångaren *Göteborg* på auktion. Handelstidningen skrev lördagen den 17 juni 1950:

”Ta ut Göteborg och kola! Förtöj henne vid Stenpiren. Telegrafera till försäkringsbolaget i Stockholm...” Det var den unge Uddevalla-kaptenen Knud Nordendorph som utdelade ordena. Det skedde på auktionskammaren i Göteborg vid 13.30-tiden på fredagen. Blott någon minut tidigare hade kapten Nordendorph, eller rättare sagt det bolag som han företräder, Nya Bohuslänska Kusten, blivit ägare till den gamla kustångaren Oslo och bolaget hade i samma veva fått rätt disponera över ångaren Göteborg. Advokat Karl Axel Vinge i Göteborg hade för Knud Nordendorphs räkning ropat in ångaren Oslo för 34 500 kronor och för **Svenska Brazil-La Plata Linjen** i Göteborg ropat in ångaren Göteborg för 54 500 kr. Nya AB Bohuslänska Kusten får genom en särskild överenskommelse med detta sistnämnda rederi, vars huvudman är direktör Roland Frodi, tills vidare använda ångaren i sin reguljära trafik på gamla bolaget Bohuslänska Kustens forna trad Göteborg-Oslo.”

Därmed var rederiets första egna fartyg verklighet.



Ångaren Göteborg vid Stenpiren på 1960-talet. Foto Terje Fredh.

Göteborg – Oslo Linjen

Trafiken marknadsfördes under namnet AB Göteborg – Oslo Linjen och sköttes av det nybildade bolaget Nya AB Bohuslänska Kusten med Knud Nordendorph med fartygen *Oslo* och *Göteborg*. Båda fartygen moderniserades under 1952 men till säsongen 1954 flyttades *Oslo* till Öresund och såldes i augusti detta år till AB Sundfart i Helsingborg som döpte om henne till *Bellevue*.

För att förstärka trafiken inköptes i december 1951 det lilla lastfartyget *Bremö* för att gå i lasttrafik mellan Göteborg och Oslo. Ägare var AB Göteborg – Oslo Linjen med skeppsmäklare Finn G Mellin som vd, 35/165 delar, AB Birka Line Ltd med Roland Frodi som vd och med skeppsredare Erik Högberg i Stockholm som suppleant, 80/165-delar samt AB Svenska Brazil – La Plata Linjen med Roland Frodi med 50/165-delar. Till befälhavare utsågs Hjalmar Berndtsson i Skärhamn som tillsammans med Bror Jonasson körde *Bremö* under många år. Man kunde ofta se fartyget ligga i Skärhamn under helgerna.



Bremö i Göteborg i april 1965. Foto Krister Bång

Nya vindar

Sedan ångaren *Oslo* lämnat kusten fick Svenska Brazil – La Plata Linjen klara sig på egen hand. Och man hade stora planer. Göteborgs Handels och Sjöfartstidning skrev måndagen den 4 juli 1955:

”Men även en gammal och beprövad turistled behöver effektiv propaganda i våra dagar, och nu startar en ny giv för Göteborg – Oslo-linjen. Strax innanför Stenpiren, den klassiska tilläggsplatsen, öppnar rederiet idag biljettkontor i Skeppsbrohuset.

Chef är Arne Frodi, broder till skeppsredaren Roland Frodi i Svenska Brazil-La Plata Linjen som övertog Bohuslänska Kustens ångare Göteborg för fem år sedan. Det nya försäljningskontoret med sina skyltfönster mot Skeppsbroplatsen och direkt biljettservice lär väl i och för sig betyda en stimulans, men dessutom planeras intensifiering på flera fronter.

– Samarbete är A och O i turistbranschen, och vi ämnar på allt sätt söka få in Göteborg – Oslo Linjen i alla de kombinerade researrangemang som kan tänkas, berättar Frodi för HT. Höst och vår gör vi våra femdagarskryssningar, som slagit mycket väl ut, men under juli och augusti är det skytteltrafik med två turer i veckan. Moderna turister önskar omväxling, varför det passar bäst att propagera för sjöresa i endera ritningen och returrena landsvägen. Det går ju sålunda bra att komplettera med flyget, järnvägen eller långlinjebussen. Vi håller som bäst på med att träffa överenskommelser om fast samarbete, och redan nu kan vissa kombinationsbiljetter ordnas.

Det tar sin tid att arbeta in nya researrangemang, särskilt utomlands, så det blir först nästa år som den nya given ger verkligt resultat, men det finns alla utsikter att passagerarfrekvensen kan uppärbetas åtskilligt även denna sommar.

Gamla västkusthabituéer behöver inte upplysas om vilken utomordentligt fin sjöresa detta är – de årligen återkommande stamkunderna lär vara de bästa reklammakarna. Men till tjänst för andra, ännu icke sjöfrälsta har HT:s medarbetare gjort en upptäcktsresa med ångaren Göteborg, förresten den första snabbturen för säsongen med start från Stenpiren torsdag morgon, övernattnig i Strömstad och ankomst till Oslo fredag middag.

Veteranen är sig lik från förkrigstiden så när som på skorstensmärket. – Nej, förresten inte med sanningen överensstämmande – i den nya regimen har hon grundligt moderniserats: oljeeldning, ny caféavdelning på akterdäck, nyordning i matsal och hytter. Vilket allt med stolthet demonstreras för upptäcktsresenären av skepparen Birger Pettersson. Han kan transportera 300 passagerare, varav ett 70-tal kan disponera kojplats, vilken man må säga är en lagom kapacitet.

Om solen lyser existerar inga sysselsättningsproblem ombord. Däckstolarnas antal är betryggande. Är det mulet, som på senaste turen, så är det ändå en fin avkoppling. Med tolv knop stävar båten stadigt vidare in och ut ur de kända lederna utefter kusten. Utsikten blir aldrig enförmig. Bohuslän passerar som på en film; strävt, kargt men också idylliskt.

En kväll och en natt i Strömstad kan utnyttjas på mångahanda vis. En braksupapé på restaurang kan tänkas, men också blott en påse av världens bästa räkor, köpta vid kiosken vid auktionshallen.

I Oslofjorden sniker båten innanför Hvaleröarna om sjön är grov. Det finns som bekant liknande goda smyghål söderöver. Naturen i broderlandet visar upp ett vänligare ansikte och här saknas förvisso heller inte mål att höja kikaren emot. Sevärdhet nummer ett är numera Oscarsborg varifrån en torped för femton år sedan skickade pansarskeppet Blücher ner till 80 meters djup.

Och klockan ett dagen efter starten står man på Paläkajen nära Östbanestationen, nöjd och belåten och vinkar farväl till nyförvärvade vänner: kapten Pettersson, styrman Svedlund, mästare Harry Frisk med flera. Ett gott team på en trivsamt båt.

Hubertus ”

Ångaren till salu

Optimismen som frodades i mitten av 1950-talet förbyttes till pessimism under slutet av samma årtionde. Det kom nya pålagor och rederiet protesterade. Inför 1959 var ångarens framtid i farozonen eftersom trafiken kunnat hållas i gång genom stora uppoffringar.

Företaget försökte nu hitta en köpare som kunde överta trafiken. Återigen citerar vi Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning. Onsdagen den 17 maj 1961 skrev tidningen:

"Thunrederier köper s/s Göteborg

Direktör Helge Källsson, Thunrederier, Lidköping som driver Rederi AB Göta Kanal, omtalade på tisdagen under premiärturen för året med Wilhelm Tham, att han på morgonen tecknat kontrakt med direktör Roland Frodi om inköp av ångaren Göteborg. Hon har tidigare gått på Oslo i passagerartrafik och direktör Källsson skall låta ångaren fortsätta turerna till Oslo.

I diskussionerna om Göteborgs öde har framkommit antydningar om att fartyget eventuellt skulle förvärfvas till Mariehamn för trafik i Bottenhavet. Genom direktör Källssons inskridande förblir alltså ångaren på västkusten.

Visar det sig att Göteborg – Oslo-trafiken är lönsam, kan det bli aktuellt med utökning av antalet båtar på rutten, säger direktör Källsson. Tanken är att rederiet skall kunna frakta turister mellan Stockholm och Oslo med lämpligt båtbyte i Göteborg."

Ms Bremö

Efter försäljningen av ångaren *Göteborg* återstod endast *Bremö* i La Plata Linjens historia. Detta fartyg såldes först i december 1965 då det köptes av fartygets befälhavare Bror Jonasson med flera. Därmed var fartygstrafiken avvecklad inom bolaget.

Vad hände med ångaren Göteborg?

Thunbolaget drev fartyget några år mellan Göteborg och Oslo, men det blev inte den succé som rederiet hade hoppats på. Så under 1963 lades hon upp vid Bohus Varv och blev liggande.

I januari 1965 såldes fartyget till ett norskt konsortium bestående av A Stavset och Per Erstad som bildade det svenska företaget AB Vacation Line i Göteborg med speditör Thomas From som företrädare. Ångaren gjorde en resa mellan Göteborg och Oslo för att försöka återupprätta linjen, men försöket misslyckades och fartyget lades upp vid Stenpiren.

I maj 1965 hyrdes fartyget ut för att trafikera linjen Stockholm–Mariehamn. Kommen till Kalmarsund på sin resa till Stockholm fick fartyget maskinhaveri och bogserades in till Oskarshamn för reparation. Därefter fortsatte hon till Stockholm och lades upp vid Hammarbyverken. Intresset för ångaren hade svalnat och i augusti 1965 gick bolaget i konkurs.

I april 1966 inköptes fartyget av handlanden Allan Ericsson och källarmästare Rune Magnusson i Strömstad och bogserades dit. Hon lades som flytande restaurang nedanför Laholmens strandpromenad. Under en period var hon också ungdomslokal.



Göteborg som restaurant i Strömstad. Foto Leif Rasmusson/Sjöhistoriska

I mars 1969 trädde nya ägare till i form av Rolf Ulfvengren i Lidköping och Willy Ågren i Trollhättan som på nytt tänkte använda ångaren som restaurangbåt under artistnamnet *Båten*. Man hade också planer på att sätta den gamla ångaren i drift och 1970 kom hon till Sandefjord i Norge för klassning. Men tiden var ute och efter ytterligare en konkurs såldes ångaren *Göteborg* till köpman Jack Vogel i Strömstad som vid denna tid mest var uppmärksam för att driva porrklubben Hönan Agda vid Svinesund. Den 28 mars 1973 bogserades *Göteborg* till Hälle vid Idefjorden. Huruvida det förekom någon "verksamhet" där är inte bekant men under 1975 skrotades fartyget i Hälle efter 84 år av skiftande liv.

Till sist ... några avslutande ord om Roland Frodi och Finn G Mellin

Roland Frodi som var född den 1 november 1888 avled den 7 januari 1975. Han avlade mogenhets-examen 1906 vid Latinläroverket Göteborg. År 1920 utsågs han till brasiliansk vicekonsul i Göteborg.

Finn G Mellin avled i september 1979 vid 64 års ålder. Han var född i Göteborg och var sedan 1958 verkställande direktör i AB Finn G Mellin. Han avlade examen vid Göteborgs Handelsinstitut 1933, anställdes två år senare i Broströmskoncernen och 1946 kom han i tjänst hos Moore & McCormack. Efter fyra år anställdes han av Svenska Brazil – La Plata Linjen. 1954-58 var han verkställande direktör i Charles Thorburn AB, Göteborg. Hans närmaste är makan Greta, född Krook, två döttrar, en son och barnbarn.