

Axel Busck – en bohuslänsk redare i Marseille

Bo Jershed

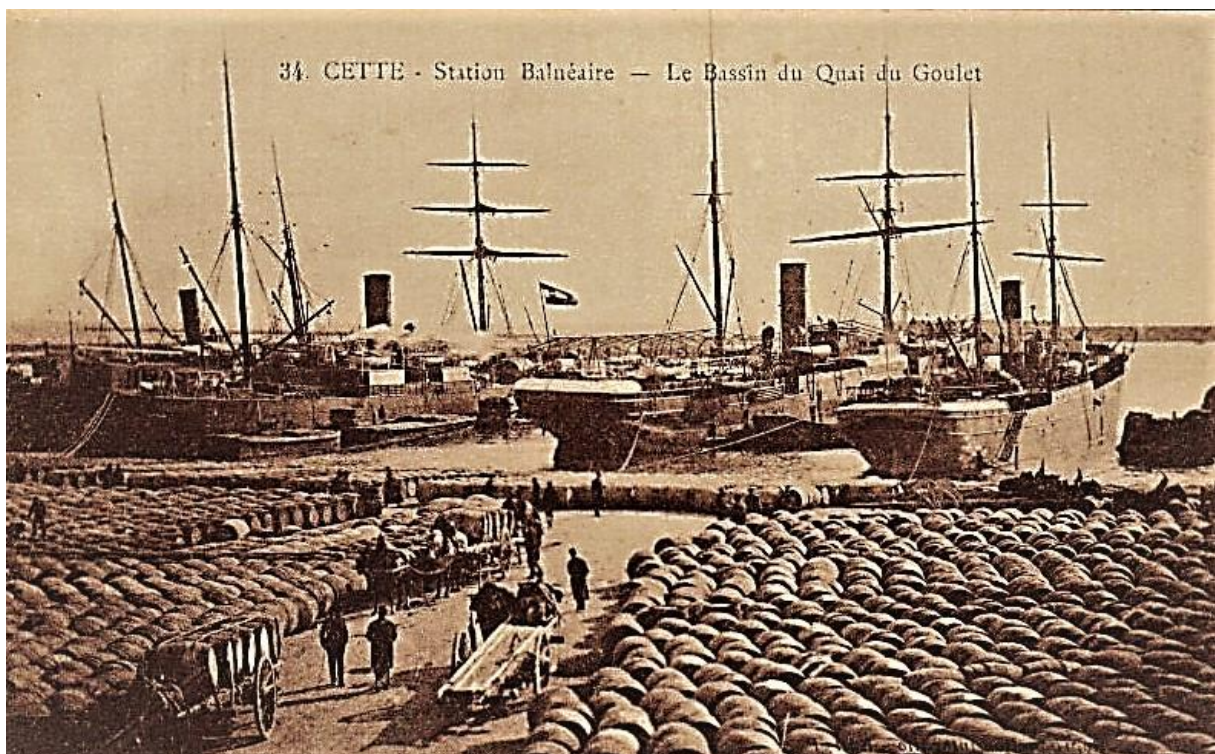
År 1857 föddes Axel Busck i det nordbohuslänska Kville inte långt från Strömstad. Fadern, kommissionslantmätaren Rudolf Theodor Christoffer Busck, var i rakt nedstigande led släkt med Johan Hansson Busck (1690-1756) som tillsammans med sin fru Anna Thalena Gathe (syster till kaparkaptenen Lars Gathenhielm) låtit bygga Gathenhielmska huset på Stigbergstorget i Göteborg.

Efter genomgången utbildning på handelskola i Göteborg flyttade Axel Busck 1876 till Sète (dåtida Cette) på franska medelhavskusten för att där arbeta hos en annan nordbohuslänning, Hugo Ahlenius från Naverstad/Strömstad, som i Sète bl.a. hanterade agenturen för Svenska Lloyds nystartade Medelhavslinje.

Tjugo år senare startade Axel Busck eget rederi i det närbelägna Marseille. Rederiet sysslade huvudsakligen med trafik mellan franska och nordafrikanska medelhavshamnar och verkade genom två världskrig fram till 1962 då det upphörde i samband med Algeriets självständighet.

Axel Busck dog 1918 i spanska sjukan. Sonen Rudolf Busck tog då över verksamheten tillsammans med sina kusiner Einar och Hugo Ekelund från Strömstad.

Totalt redade släkten i Marseille mellan åren 1896 och 1962 ett trettiotal fartyg.



Den här berättelsen handlar mycket om vin. Ovan ser vi fartyg i Sète som lastar eller lossar vinfat. Tomma vinfat gick i retur till exporterande hamn i Spanien eller Algeriet. Vinfaten var i ek och rymde 600 liter. De hyrdes ut av speciella företag och ingick i ett utvecklat returhanteringssystem.

Sète och Marseille



Hamnstaden Sète hade grundats 1666 efter ett beslut av Ludvig XIV. Man behövde en utskeppningshamn för regionen Languedocs produkter men även en avslutande hamn i Medelhavet för Canal du Midi. Denna kanal färdigställdes 15 år senare och förband Atlanten med Medelhavet. Languedocs, med huvudorten Montpellier, i särklass viktigaste produkter var vin och brännvin ("eau de vie").

Första gången Sète uppträder i Öresundstullens räkenskaper för svenska fartyg är på 1730-talet. Vi exporterade dit järn och trävaror och vi importerade vin, brännvin, sydfrukter, nötter men även salt från de närliggande salthamnarna. Handelsvolymerna ökade successivt.

En av de första lokala handelsagenterna som engagerade sig i handeln med svenska produkter var firman Louis Rogé & Jean Balguerie. Detta var under religionsförföljernas tid i Frankrike. Många framgångsrika köpmän i Montpellier och omgivningar var hugenotter (protestanter) och hade valt att lämna Frankrike efter det att ediktet i Nantes (religionsfrihet) hade upphävts 1685. Detta ledde till en fransk köpmannadiaspora i norra Europa, kanske främst i Amsterdam, men en del hugenotter hittade även vägen till Sverige. De utflyttade hugenotterna behöll sina affärsförbindelser med sina släktingar och trosbröder hemma i Frankrike och naturligtvis också med övriga utflyttade trosfränder.

Ovannämnde Jean Balguerie var en sådan hugenott. En släkting, Pierre Balguerie, flydde till Amsterdam och blev där svensk konsul 1719 och senare 1755 adlad för sina insatser för Sverige. Denna adliga gren av slakten Balguerie dog ut redan 1788.

År 1746 föreslog Jean Balguerie kommerskollegiet i Stockholm att ett svenskt konsulat skulle upprättas i Sète och Montpellier för att stödja handeln. Förmodligen med honom själv som konsul. Grosshandlarsocieteten i Stockholm (Skeppsbroadeln), som var remissinstans i sådana här ärenden, avstyrkte dock förslaget. Bara fyra år senare blev det dock ändå ett konsulat i Montpellier och Sète men nu med en svensk representant godkänd av Skeppsbroadeln.

Hugenotterna i Frankrike fick full religionsfrihet först i och med franska revolutionen 1789.

I Handels Tidning den 19 augusti 1817 kan man läsa följande rapport från dåvarande konsuln på plats, handlanden H. Pettersson:

”Något om handeln på Montpellier och Cette:

Handeln på dessa platser har genom det goda salt, som herifrån under de sednaste åfren utförts, blifwit upplifwad, och många Svenska skepp hafwa her dels erhållit frakt, och dels för hemorten intagit salt af ganska god, i synnerhet för fiskerierna passande qualité, helst det är mycket rent, hwitt och drygt. Kostnaden på stället är ungefär 20 Frances per läst; och skepp som hit ankomma med spannmål eller avgå med salt, äro frie från Tonnage-afgift. – Svenska flaggan, som är mycket aktad i Medelhafwet, njuter vid befraktningar företrädet framför de flesta andra; och utskeppas från Montpellier och Cette mycket vin och brännvin till Hansestäderna, Holland, Preussen och Ryssland. – Utsigterna äro ganska god för detta års vinskörd i hela södra Frankrike.”

I Sète uppstod naturligtvis en svensk handelskoloni för att hantera handeln mellan Sverige och Sète. En tidig firma på plats var Winberg & Ewerdt som verkar ha varit aktiv sedan början 1830-talet. Firman startades av Berndt Ulric Winberg och Wilhelm Ewerdt. Berndt Ulric Winberg var son till Johan Ulric Winberg, delägare i det ansedda handelshuset Winberg & Meijer i Karlshamn, vilket tyder på att detta handelshus hade viktiga affärer med just Sète. Wilhelm Ewerdt var också grosshandlaron men kom från Stockholm. Innan firman startade hade de båda kompanjonerna varit anställda som handelskontorister på svenska konsulatet i Sète. År 1875 blir deras bolag Winberg et Ewerdt inregistrerat som handelsbolag med verksamhet i vinhandeln ("commerce des vins, eaux-de-vie, bouchons etc")



Dagens Sète. Från kustlinjen i söder mot norr. Google Earth.

År 1856 blir konsulatet i Sète och Montpellier indraget och underordnat konsulatet i det närbelägna och större Marseille. I Sète, upprättades nu istället ett vicekonsulat.

Marseille hade då en lång historia bakom sig som hamnstad. Den grekiska kolonin Massalia anlades här redan runt 600 f kr och blev en livaktig handelsplats.

Precis som för Sète kan vi från 1730-talet i Öresundstullen börja avläsa skeppningar med Stockholmsfartyg från Marseille till hamnar i Östersjön.

Konsulatet i Marseille hade upprättats 1731 och då kanske mer som stödpoint för relationerna med Barbareskstaterna (dagens Algeriet, Tunisien, Marocko och Libyen) än för att stödja svenska handeln lokalt. På 1690-talet hade svenska fartyg börjat segla in i Medelhavet på jakt efter billigare salt. Ett krus var piraterna från de muslimska Barbareskstaterna som betraktade de kristna fartygen som lovligt pris. År 1729 slöts avtal med Alger om årliga tributer för att svenska fartyg skulle lämnas i fred och vi fick de s.k. turkiska sjöpassen. Avtal med de andra Barbareskstaterna följde därefter. Systemet med tributer var i drift fram till 1830 då Algeriet erövrades av Frankrike. Till Marocko gällde dock tributer fortfarande ända fram till 1845.

År 1735 tillträdde schweizaren Jean Antoine Butini som svensk konsul och inledde en period av nästan 150 år där släkten Butini och Fölsch stod för konsulatet i Marseille. Släkten kom att tillhöra Marseilles köpmannalag och var bl.a. ledande kommissionärer för de svenska handelshusen. Jean Antoine Butini kom ursprungligen från Geneve och 1745 bildade han tillsammans med hamburgaren Henry Jacques Fölsch von Fels handelsfirman Butini & Fölsch. Ungefär samtidigt gifte sig Henry Jacques Fölsch von Fels med Jean Antoine Butinis dotter och på denna gren växte sedan ytterligare fyra svenska konsulter i Marseille fram till 1882 då den 24-åriga grosshandlaren Claes Peyron från Stockholm tog över. Claes Peyron gifte sig f.ö. sedan 1885 med Christine Fraissinet från den kända redaresläkten Fraissinet i Marseille.

Inledningsvis, dvs. från 1735, var det inte så mycket handel med Sverige men efter hand ökade handeln. Både i form av export/import av varor och i form av rena transporttjänster (trampfart) i Medelhavet. Även i Marseille bildades en svensk koloni. Först kanske av grosshandlarsöner som kom hit för att praktisera som t.ex. stockholmarna Jean Abraham Grill slutet av 1750-talet och Carl Abraham Arwedson runt 1800 men sedan även av inflyttade svenska köpmän.

Under "ancien régime" dvs. innan franska revolutionen och då speciellt under 1700-talet hade det varit goda år för Marseilles handel och sjöfart p.g.a. de olika privilegier kungamakten hade givit Marseille i handeln med Levanten och Barbareskstaterna. Franska revolutionen 1789 sopade dock rent bland dessa privilegier och den efterföljande terrorn och de senare Napoleonkrigen ställde sedan till det ordentligt för stadens handel och sjöfart.

Efter 1815, när Napoleonkrigen var över, trädde en ny generation handelsmän och skeppsägare fram.

I samband med erövringen av Algeriet 1830 tog utvecklingen av Marseille som sjöfartstad ny fart och flera nya rederier bildades där för att ta hand om sjöfarten till det ny franska Nordafrika. Bl.a. bildades 1836 det kommande storrederiet Compagnie Fraissinet av Marc

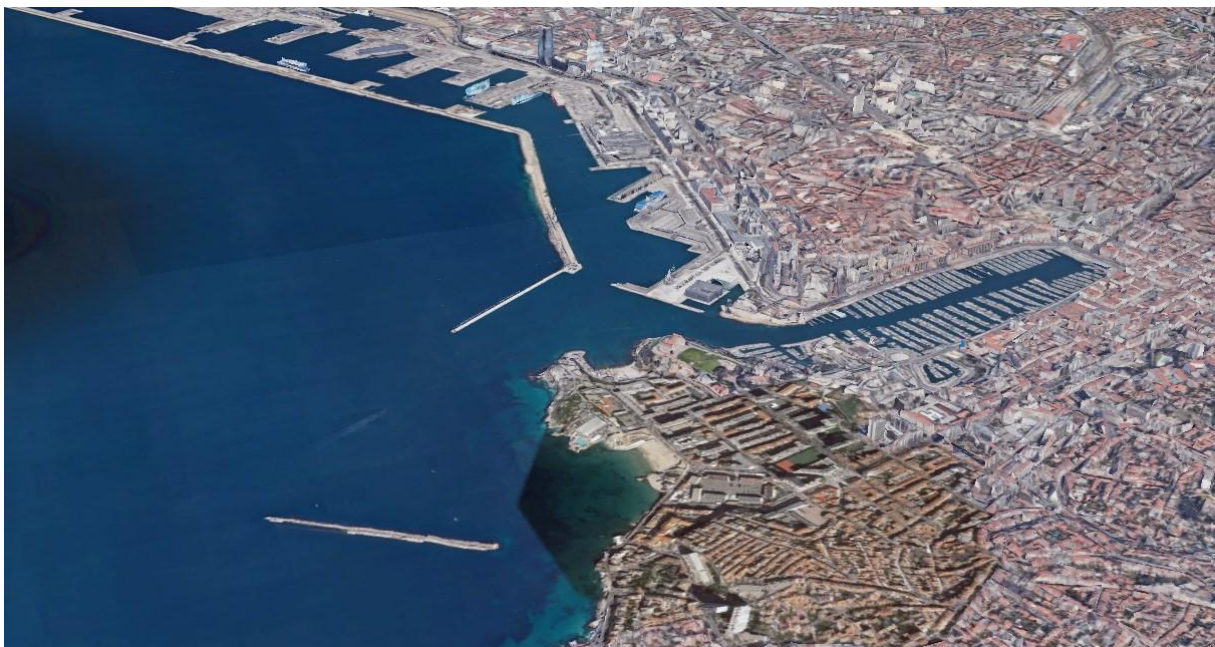
Fraissinet, son till en protestantisk köpman från Languedoc. Fraissinet kom senare att ha en viss betydelse för Axel Buscks tidiga verksamhet i Marseille.

Hamnen utvidgades väster om den gamla hamnen "Vieux Port" som nu blivit för liten för de större ångfartygen som nu byggdes. År 1857 anslöts Marseille till järnvägsnätet PLM (Paris-Lyon-Marseille).

Öppnandet av Suezkanalen 1869 gav sedan ytterligare skjuts åt Marseille som nu även blev navet för förbindelserna med Frankrikes kolonier i Sydostasien och den franska kolonin Madagaskar.

År 1869 flyttade den då 23-årige Adolf Sylvander från Strömstad ned till Marseille för engagera sig i handeln med trävaror där. Han hade tidigare sysslat med export av trävaror från Stockholm och en kort tid från Kristiania (Oslo). År 1872 öppnade han egen trävaruagentur i Marseille. Två år senare gifte han sig med Elise Bager från Helsingborg som han förmodligen träffat hos dennas moster i Marseille, Birgitte Sandquist, som sedan 1850-talet bodde här och bedrev verksamhet inom skeppsfournering kopplat med någon form av hotell- eller pensionatsverksamhet för svenska och norska fartygskaptener (s.k. skepparhus).

Under familjenotiser i societetstidningen La Vedette ser man att Sylvanders och Buscks kom att ha ett visst socialt umgänge i Marseille men affärsmässigt verkar det bara ha varit några enstaka samarbeten. Båda familjerna var också aktiva i den svenska sjömansmissionen, senare sjömanskyrkan, i Marseille.



Marseille idag. Viken in till höger är gamla hamnen, "Vieux Port". Idag marina. Google Earth.

Släkten Busck

Låt oss nu backa hundrafemtio år tillbaka i tiden.

Busck är en gammal anrik släkt i Göteborg. Runt 1715 gifte sig konvojkommissarien Johan Hansson Busck (1690-1756) med Anna Thalena Gathe (1694–1777), syster till Lars Gathenhielm. Någon gång under åren 1743–1747 byggde paret bl.a. det Gathenhielmska huset vid Stigbergstorget i Göteborg. De fick flera barn. En av sonsönerna, köpmannen, vågmästaren och riksdagsledamoten Christoffer Busck (1752–1806) fick i sin tur bl.a. tre söner Johan Georg Busck (1789–1843), Christoffer Busck (1795–1877) och Edvard Busck (1803).

Den förste av dessa söner, Johan Georg Busck, blev coopvardiekapten och var skeppare på bl.a. skeppet *Sophia* (1832), briggen *Elisabeth* (1833) och briggen *Minerva* (1837). Alla gick tre i transatlantisk fart men även Marseille kunde besökas. År 1840 gick Johan Georg iland och engagerade sig i O. Hanssens änkas segelsömmarrörelse vid Gamla varvet fram till sin död tre år senare. Han efterlämnade bland annat sönerna Johan Georg Busck (1825–1907) som blev chef för Almedahls fabriker och Christian Busck (1836–1920) som blev sjökaptan och efter en karriär till sjöss senare också blev engagerad i Almedahls fabriker. Det var denne Christian Busck som senare blev huvudredare för Axel Buscks första fartyg.

Den andre sonen, Christoffer Busck, bosatte sig i Uddevalla. Han fick bl.a. sonen Rudolf Theodor Christoffer Busck (1827–1890) som blev kommissionslantmätare och riksdagsman i Kville i norra Bohuslän och far till Axel Busck (1857–1918) som den här historien handlar om.

Axel Busck etablerar sig i Sète

Axel Busck föddes 1857 i det nordbohuslänska Kville inte långt från Strömstad. Han var äldst i en syskonskara på åtta barn. Efter genomgången utbildning på handelskola i Göteborg flyttade han 1876 till Sète för att där arbeta hos en annan nordbohusläning, Hugo Ahlenius, som i Sète bl.a. hanterade agenturen för Svenska Lloyds nystartade Medelhavslinje.

Den 20 år äldre Hugo Ahlenius kom ursprungligen från Naverstads socken i norra Bohuslän. Hans far var kommissionslantmätare liksom Axel Buscks far. År 1852 flyttade familjen Ahlenius till Strömstad och året därpå flyttade den 15-årige Hugo till Norge. Möjligen började han sin handelsbana här i något handelshus och sändes senare ned till Sète eller Marseille för att sköta handelshusets affärer där. Vi vet att han 1862 höll till i Marseille. Senare återfinns han i Sète och gift med en fransk kvinna. En yngre bror, Sven Ahlenius, flyttade också dit, troligen 1871. I Sète titulerade Hugo Ahlenius sig mäklare (*commis courtier*) och i ett bevarat brevhuvud kan man läsa: "*Expéditions pour toutes destinations*".

År 1876 blev Hugo Ahlenius fransk medborgare. Samma år dyker han även upp som agent i Sète för Svenska Lloyds ångare. Svenska Lloyd hade bildats 1869 på initiativ av konsul Adolf Meyer i Göteborg och 1874 inköptes ångaren *Helios* för att sättas in på rederiets nyöppnade Medelhavslinje



Nya Dagligt Allehanda 1876-07-31.

Det verkar rimligt att anta att Axel Busck och Hugo Ahlenius kände till varandra (det fanns även släktkopplingar) och att det var Hugo Ahlenius som erbjudit honom jobb i Sète. Ovan nämnde konsul Adolf Meyer hade säkert också ett finger med i spelet.

I januari 1879 dog Hugo Ahlenius. Brodern Sven Ahlenius dog året efter och i slutet av 1880 bytte firman namn till Ahlenius & Busck för att senare i november 1884 enbart bli Axel Busck. Förutom att vara agent för Svenska Lloyd sysslade firman även med import- och exportaffärer. Bl.a. med vinimport från Sicilien och södra Italien.

Från att tidigare varit en viktig exporthamn för vin hade Sète runt 1875 blivit en stor importhamn för vin framför allt från Spanien men även Italien. Bakgrunden var vinlusens, *Phylloxera vastatrix*, härjningar i de franska vingårdarna som lett till vinbrist i Frankrike. Det importerade vinet blandades in i franskt vin som sedan såldes som franskt vin både i Frankrike och på export. Problemen med vinlusen började i slutet av 1860-talet och drabbade Languedoc 1875 och höll på ett 20-tal år. Lösningen blev till sist att ympa europeiska plantor på amerikanska vinstockar som var resistenta mot vinlusens härjningar.

Den norske och svenske konsulen Peyron i Marseille försökte i sina årliga konsultrapporter uppmuntra svenska rederier att delta i denna lukrativa vintrafik med ångbåtar mellan Spanien och Sète men fick gehör endast hos norska redare. Svenska Lloyd deltog dock i begränsad omfattning när det passade in i deras linjetrafiktabeller på Medelhavet.

År 1881 gifte sig Axel Busck med Fanny Benoit, född och uppvuxen i Sète, och 1883 blev Axel Busck dessutom fransk medborgare. Vi ser paret på fotot nedan till vänster. Fotot är taget strax efter bröllopet.



Foto från Helen Fillet.

Hur Axel Busck och Fanny Benoit träffades vet vi inte. Men hennes far, Lucien Benoit, var pastor i den protestantiska församlingen i Sète och det verkar troligt att Axel Busck, i det annars så katolska Frankrike, sökte sig hit och där träffade Fanny Benoit. Många av Sètes mer framgångsrika köpmän var dessutom protestanter och aktiva i församlingen. Fannys äldre bror Victor var bankdirektör i Sète.

Svärfadern Lucien Benoit var en aktad och drivande person i staden och i dagens Sète finns det fortfarande en gata uppkallad efter honom.

Första barnet blev Annie Busck som föddes 1882. Därefter kom Jeanne Busck 1884 och fyra år senare, 1888, föddes sonen Rudolf Busck. Sist kom Marthe Busck 1892 men hann bara bli tre år innan hon dog.

I början av 1880-talet hade den svenske köpmannen Carl David Hagelin, född 1854 i Norrköping, flyttat ned till Sète och där startat egen firma och bl.a. etablerat någon form av samarbete med Axel Busck.

År 1888 bildades Ångfartygsaktiebolaget Avenir i Göteborg för att delta i den omfattande vintrafiken mellan framför allt spanska hamnar och Sète. Ivrigt påhejat av konsul Peyron får man förmoda. I styrelsen ingick Axel Busck och huvudredare blev hans fars kusin, den tidigare nämnde Christian Busck bosatt i Göteborg. I styrelsen kom även Carl David Hagelin att ingå samt också hans yngre bror juristen Ernst Olov Hagelin då bosatt i Göteborg.



Carl David Hagelin på sin 50-årsdag 1904.

Rederiet Avenir i Göteborg styrdes från Sète och var egentligen ett bulvanrederi för Axel Busck och Carl David Hagelin.

Till rederiet inköptes ångaren *Trafik* som var på 475 nrt. Hon var byggd på Gamla varvet i Göteborg 1871. Under sin närmast föregående ägare, Ångfartygsaktiebolaget Trafik, där konsul Adolf Meyer och Christian Busck ingått i ledningen, hade hon varit sysselsatt i trafik mellan hamnar i Östersjön, Nordsjön och Medelhavet. Förmodligen som ett komplement till Svenska Lloyds linjeverksamhet.



Ångaren *Trafik*, här som *August Leffler* (Sjöfartsmuseet i Göteborg).

Under sina nya ägare, Avenir, sattes *Trafik* nu in i vintrafiken mellan Sète och hamnar i Spanien och Italien. Returtrafiken bestod mestadels av tomfat. År 1888 blev ett rekordår för vinimporten från Spanien till Sète med över 500 000 fat à 600 liter att jämföra med 1875 då importen bara var cirka 16 000 fat. Enligt konsultrapporter från Marseille gick *Trafik* mer eller mindre i skytteltrafik mellan spanska hamnar och Sète åren 1888-1890.

Efter fyra år i vintrafiken såldes *Trafik* 1892 till Italien men ett halvår innan hade redan ett ersättningsfartyg anskaffats, nämligen ångaren *Cette* på cirka 1 000 brt och byggd i West Hartlepool 1872.



Annons från den 27 november 1892 i La Semaphore Marseille. Ångaren *Henry*, som nämns i annonsen, ägdes av Adolf Sylvander i Marseille men huvudredare fram till 1895 var brodern konsul Johan Henrik Sylvander i Strömstad. Tydligt stod Axel Busck och Avenir för befraktningen av fartyget

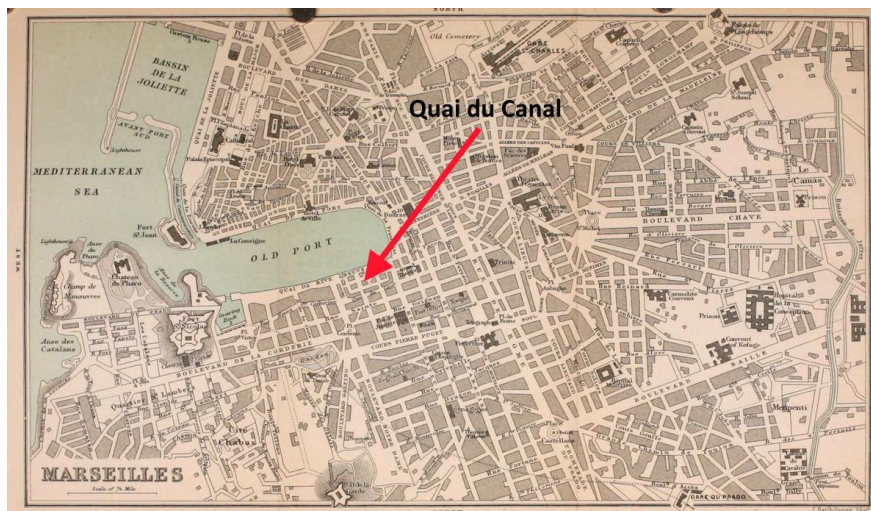
Men nu hade luften gått ur vintrafiken mellan spanska hamnar och Sète. År 1893 var den nere i 127 000 fat och minskningen fortsatte med undantag för enstaka år. Anledningen var att man i Languedoc hade fått bukt med vinlusens samtidigt som de förmånliga villkor som

rått i handeln med spanskt vin upphörde. Istället seglade Algeriet upp som en viktig exportör till Sète. Sjöfarten på Algeriet räknades om inhemsk sjöfart och var sedan 1889 förbehållen franskflaggade fartyg. Den nyinköpta ångaren *Cette* kom istället att huvudsakligen sysselsättas i trafik mellan hamnar i Medelhavet och i Östersjön med tillfälliga besök även i brittiska kolhamnar.



Axel Busck flyttar till Marseille

Någon gång runt 1893 flyttade Axel Busck med familj från Sète till Marseille. Redan i slutet av 1892 hade han där öppnat kontor på Quai du Canal 3A som är beläget längst in i den gamla hamnen Vieux Port.



Marseille 1896 – Wikimedia commons

Verksamheten här bestod inledningsvis bl.a. av engagemanget i Avenir, som nu efter vintrafikens upphörande hade ändrat inriktning, samt av en nystartad agenturverksamhet där han blivit agent för Finska Ångfartygs AB. Med till Marseille flyttade även hans 13 år yngre bror Sven Busck som runt 1890 hade flyttat från Kville till Sète för att hjälpa till i verksamheten.

År 1896 startade Axel Busck en egen rederirörelse, Axel Busck et Cie med säte i Marseille. I samband med detta lämnade han formellt ledningen i Avenir och ersattes där av brodern Sven Busck. Rederiet Avenir i Göteborg fortlevde fram till 1901 då det upplöstes och ångaren *Cette* avyttrades.

Vad som låg bakom satsningen på ett eget rederi vet vi inte men en gissning är att när vintrafiken minskade fanns det ett överskott av prisvärda mindre ångare samtidigt som det fanns ett ökat behov att knyta samman hamnarna runt Marseille, dvs. en ren inrikes kusttrafik, s.k. cabotage, med gods och passagerare.

Enligt olika uppgifter fick Axel Busck troligen hjälp av Alfred Fraissinet att komma igång. Denne drev i tredje generation familjerederiet Fraissinet et Cie. Troligen hade de första banden med Alfred Fraissinet knutits redan under Axel Buscks tid i Sète där släkten Fraissinet hade starka historiska band och även var aktiva i den protestantiska församlingen där.



Annons från Le Semaphore de Marseille den 1 januari 1896.

Första fartyget för Axel Busck blev den lilla ångaren *Alix* på 180 brt, byggd 1862 i Newcastle. Hon förläste tyvärr redan den 26 december 1896 på resa från Sète till Marseille. Året därpå införskaffades tre nya ångare: *Amphion* (301 brt), *Georges & Henri* (145 brt) och det första nybygget *Roussillon* (334 brt). Den senare kom från Robert Craggs & Sons i Middlesbrough.

Åren 1898-1899 köpte Axel Busck upp konkurrenten Louis Castaldi & Fils flotta vilket innebar ett tillskott på fyra ångare, bl. a. *Louise C* på 196 brt som syns på bilden nedan.



Louise C. Byggd 1880 i Glasgow. 196 brt. Inköpt 1899 och såld 1908.

Omfattningen av rederiets verksamhet växte snabbt och 1899 hade man åtta fartyg i drift. Detta år ombildades bolagets juridiska form från enskilt bolag till kommanditbolag med ett kapital på 550 000 francs. Det tidigare nämnda rederiet Fraissinet et Cie blev en de passiva delägarna i kommanditbolaget.

Inledningsvis handlade rederirörelsen framför allt om linjetrafik mellan franska Medelhavshamnar men även i mindre mån trafik till angränsande hamnar i Spanien och Italien. Senare kom trafiken att även byggas ut till Alger och Tunis.

När verksamheten i det Göteborgsbaserade bulvanrederiet Avenir hade avvecklats 1901 blev också brodern Sven Busck, då 31 år, mer engagerad i Axel Busck et Cie. Sven Busck hade för övrigt året innan gift sig med en fransyska och bildat familj i Marseille.

Verksamheten breddades och bolaget blev även agent för DFDS förutom Finska Ångfartygs AB. Man öppnade dessutom en egen linje till Ryssland via Östersjön för import av trävaror. Detta var nog egentligen en fortsättning på den trafik som Avenirs ångare *Cette* varit sysselsatt i under åren 1893-1901.

På denna senare linje kunde även svenska hamnar besökas, vilket Katrineholms Tidning den 29 augusti 1902 kunde rapportera om:

"Den 25 dennes anlande till Oxelösund den uti Marseille hemmahörande franska ångaren Mistral med last af jordnötskakor från Marseille till aktiebolaget Agricole uti Nyköping. Det är ganska ovanligt att få se den franska flaggan uti Oxelösunds hamn och så mycket egendomligare är det att den skall svaja på en fransk ångare som tillhör ett svenskt rederi nämligen den i Marseille etablerade svenska firman herrar Busck & C:o".



s/s *Mistral* här som d/s *Grøntoft* ("Våre gamle skip" av L.M. Bjørkelund m. fl.)

Vid detta besök i Oxelösund bestod Axel Buscks flotta av totalt sju ångfartyg. *Mistral* och *Mireille* var de största på runt 2 000 brt och var sysselsatta i fart på Östersjön och brittiska öarna. *Mireille* förläste i augusti 1907 strax norr om Lissabon på resa Barry till Oran med kol. Dessförinnan hade hon varit i Stettin. Fartyget värderades till 8 000 pund och lasten till 2 000 pund. *Mistral* såldes 1910.

De övriga fem fartygen vid denna tid var av mindre storlek på cirka 200-400 brt och verkar ha varit sysselsatta i kusttrafiken mellan franska hamnar.



Annons 1907

Annonsen ovan från 1907 visar bredden i verksamheten. Förutom linjetrafiken mellan hamnar på franska Medelhavskusten sysslade man även med kolhandel, sjöförsäkringar och allmänna speditionstjänster där även transport av vin på järnväg ingick ("wagons-foudres" var primitiva tankvagnar).

År 1910 tillkom dotterbolaget Société Anonyme de Transports Côtiers (SATC) ägt tillsammans med det betydligt större Fraissinet et Cie i Marseille. SATC sysslade med inrikes trafik mellan hamnarna Port-Vendres, Menton, Cetta, Marseille, Nice, Antibes och La Nouvelle på franska Medelhavskusten. De av Buscks och Fraissinets fartyg som varit sysselsatta på dessa destinationer överfördes nu till SATC.

TRANSPORTS COTIERS	
SOCIÉTÉ ANONYME	
Anciennement AXEL BUSCK & Co	
DEPARTS DE MARSEILLE	
Mercredi et samedi.....	pour PORT-VENDRES.
Mercredi et samedi.....	pour LA NOUVELLE.
Samedi et lundi.....	pour CETTE (départ direct).
Jéudi et samedi.....	pour NICE.
Jéudi.....	pour MENTON.
Samedi.....	pour ANTIBES.
Pour frets et passages, s'adresser, 7, rue Suffren, 7.	
NOTA. — Les marchandises sont recues au quai Sainte-Anne (Vieux-Port) pour NICE, MENTON, et ANTIBES, et au quai aux Soufres pour PORT-VENDRES, LA NOUVELLE et CETTE.	

Fleetlist S.A. Transports Cotiers 1913

<i>Faraman</i>	byggd 1899	338 brt
<i>Gaulois</i>	byggd 1903	464 brt
<i>Harmonie</i>	byggd 1873	624 brt
<i>Magali</i>	byggd 1882	590 brt

Fleetlist S.A. Transports Cotiers 1918

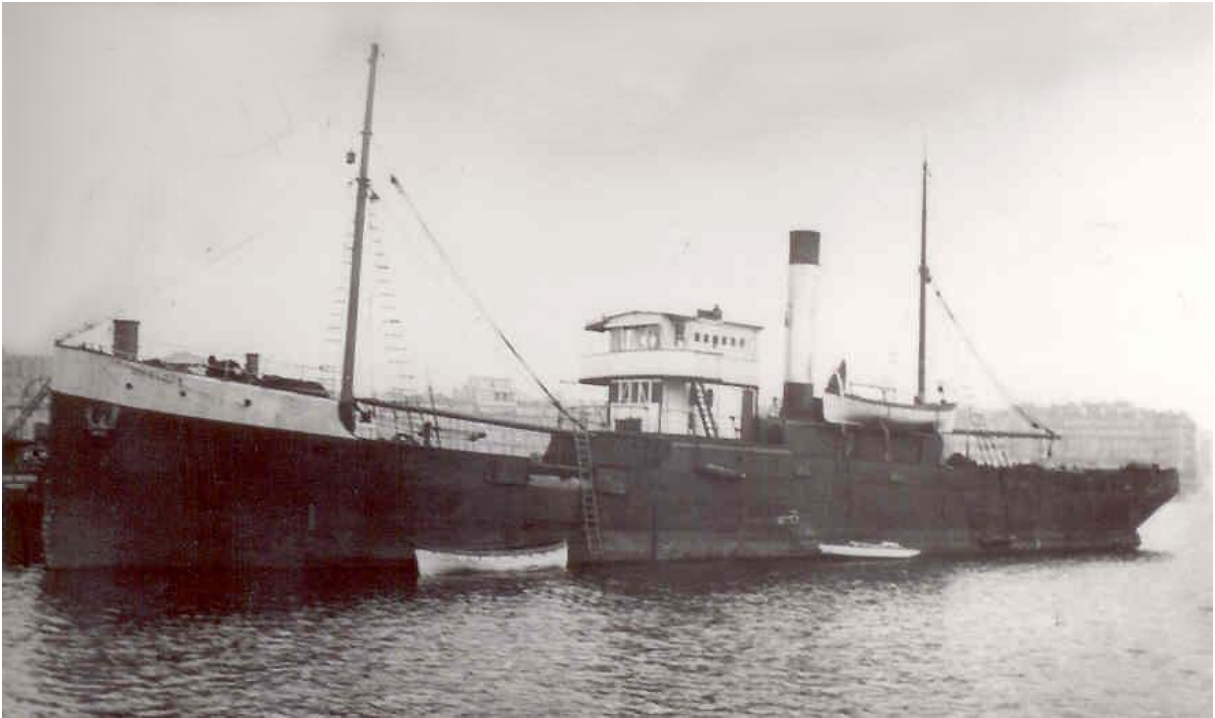
<i>Gaulois</i>	byggd 1903	464 brt
<i>Lacydon</i>	byggd 1880	604 brt



Harmonie med SATC's emblem på skorstenen. 624 brt. Byggd 1873 i Whitby. Inköpt 1906. Förlist 1916.



Faraman med Fraissinets skorsten. 338 brt. Byggd 1899 i Sunderland. Inköpt 1909. Såld 1912.



Gaulois med Fraissinets skorsten. 500 brt. Byggd 1903 i Argenteuil. Inköpt 1903. Såld 1920.



Magali med Buscks skorsten. 590 brt Byggd 1882 i Stettin.. Inköpt 1901. Såld 1915.

I och med att kusttrafiken överförs till dotterbolaget SATC engagerade sig moderbolaget Axel Busck et Cie nu mer på agentursidan och fördjupade samarbetet med DFDS och Finska Ångfartygs AB och i dessa rederiers trafik på Östersjöhamnar med mellanliggande destinationer. Två egna fartyg som inte ingick i det nya SATC kom att sysselsättas i linjetrafik mellan Sète och algeriska hamnar fram till 1914.

Runt 1910 hade Axel Buscks systerson Hugo Ekelund då i 25-årsåldern och uppvuxen i Strömstad kommit till Marseille för att börja arbeta i rederiet. Han verkar ha blivit placerad i Sète för att ta han om verksamheten där. Något år senare kom även Hugos yngre bror Einar Ekelund från Strömstad till Marseille och engagerades i rederiet.

I december 1912 utnämndes Hugo Ekelund till svensk vicekonsul i Sète och efterträdde då sin kusin Rudolf Busck som innehåft denna post under en kortare tid. I augusti 1914 gifte sig Hugo Ekelund med Axel Buscks svägerskas dotter Suzanne Médard.

Den 28 juli 1914 bröt första världskriget ut. Rudolf Busck blev inkallad medan bröderna Ekelund undslapp militärtjänst på grund av sitt svenska medborgarskap. Under krigsåren bestod verksamheten främst av kusttrafiken inom SATC. Marseille blev hårt drabbat av kriget. I Medelhavet härjade tyska ubåtar där bl.a. U 39 från september 1915 fram till krigsslutet sänkte 143 handelsfartyg varav ett stort antal utanför Algeriets kust. Man räknar med att runt en tredjedel av Marseilles handelsfartyg gick förlorade i kriget.

SATC och Axel Busck et Cie klarade sig undan krigsförlisningar men ett fartyg förläste av andra orsaker under kriget. Det var *Harmonie* som på resa Sète till Oran med en vinlast den 15 maj 1916 kolliderade med en italiensk ångare och sjönk.

Några av Buscks fartyg, bl.a. *Gaulois*, rekvirerades tidvis av franska staten under kriget.

I september 1917 begärde Hugo Ekelund avsked som svensk vicekonsult i Sète på grund av den s.k. Argentinaaffären. Denna affär var en dåtida stor utrikespolitisk skandal för Sverige och den svenska neutraliteten ifrågasattes. Telegramtrafiken mellan Buenos Aires och Berlin var avstängd under kriget men tyska beskickningen i Buenos Aires lyckades via svenska beskickningar skicka några chiffrerade telegram till Berlin där man uppmanade Berlin att låta sänka några specifikt utpekade argentinska fartyg. Telegrammen uppsnappades dock av amerikanerna som dechiffrerade telegrammen och publicerade innehållet. Lämnandet av vicekonsulatposten var nog också en viktig symbolisk handling för att visa på vems sida man stod på i det pågående kriget.

En ny generation tar över

Den 12 oktober 1918 insjuknade Axel Busck i spanska sjukan under ett besök i Sète och avled hastigt 61 år gammal. Detta kom som en chock för familjen. Sonen Rudolf Busck, nyss hemförlovad från kriget ansågs av familjen inte som tillräckligt erfaren att ta över rederiet. Lösningen blev att Rudolf Busck tillsammans med de mer erfarna kusinerna Hugo och Einar Ekelund nu tog över verksamheten.



Rudolf Busck



Hugo Ekelund



Einar Ekelund

Bolaget ändrade året efter namn till Compagnie Rudolf Busck. Detta år hade rederiet bara två ångare i sin flotta, båda egentligen under SATC's flagga. Dessa två fartyg såldes 1920–1921 och efter att Fraissinet et Cie dragit sig ur samarbetet 1923 såldes hela SATC-verksamheten.

Några år tidigare, den 18 september 1919, hade Rudolf Busck för övrigt gift sig med Elaine Fraissinet och på så sätt också blivit ingift i redarsläkten Fraissinet. Det låter som ett s.k. strategiskt äktenskap men i vilken mån så var fallet vet vi inte.

Frankrike hade under 1800-talet erövrat och koloniserat Algeriet och vid slutet av århundradet bodde där över en halv miljon ditflyttade fransmän. Det fanns därför ett visst behov av sjötransporter mellan moderlandet och kolonin. År 1881 hade Frankrike dessutom även lagt beslag det angränsande och mindre landet Tunisien.

En effekt av första världskriget blev att mycket den tidigare upparbetade linjetrafiken från Marseille mot utrikes hamnar i Medelhavet och Svarta havet försvann. Istället omorienterades den franska sjöfarten i Medelhavet mot det franska Nordafrika och då framför allt mot Algeriet.

Efter avvecklingen av SATC kom Rudolf Busck och kusinerna Hugo och Einar Ekelund nu att satsa fullt ut på egen rederiverksamhet och 1921 startade man en linjetrafik mellan Marseille/Sète och algeriska och tunisiska hamnar. Denna trafik räknades som inrikes trafik och var sedan 1889 reserverad för franskflaggade fartyg. För trafiken inköptes till att börja med en ångare som döptes till *Eliane Busck*. Året därpå inköptes ytterligare två ångare som döptes till *Axel Busck* resp. *Anna Busck* och påföljande år 1923-1924 tillkom *Goumier*, *Cheik*, och *Député Frédéric Chevillon*.

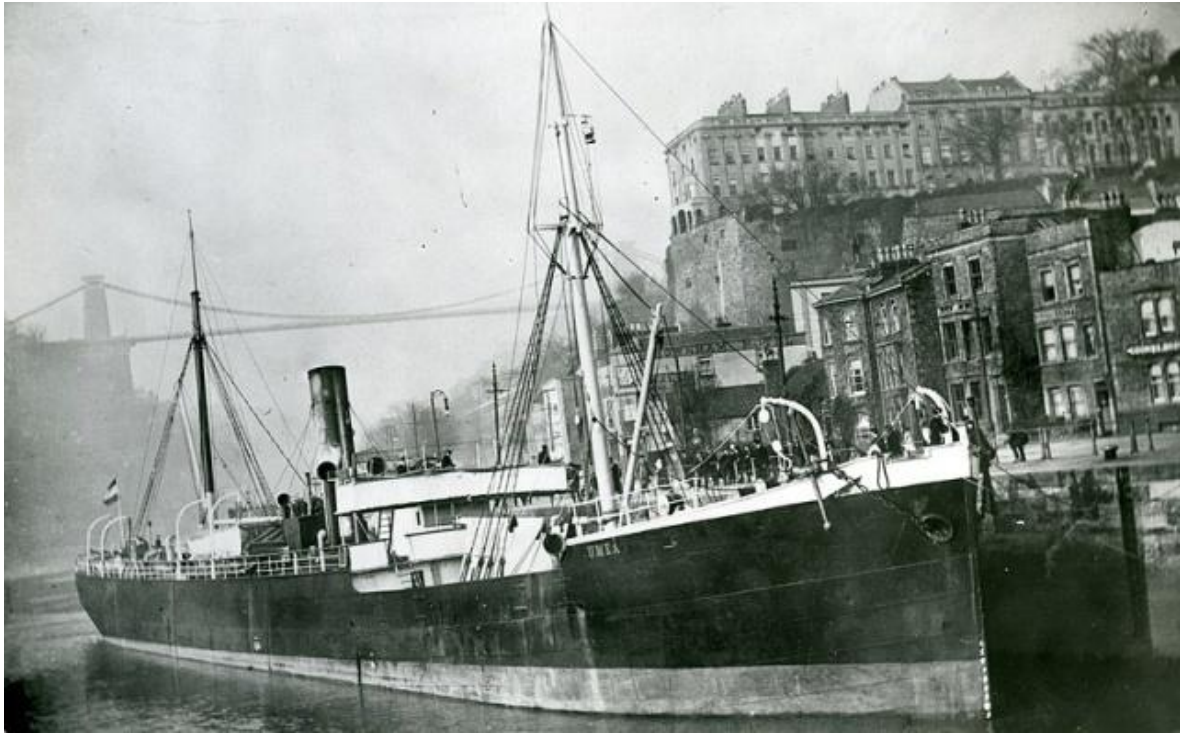


Annons 1922-02-03

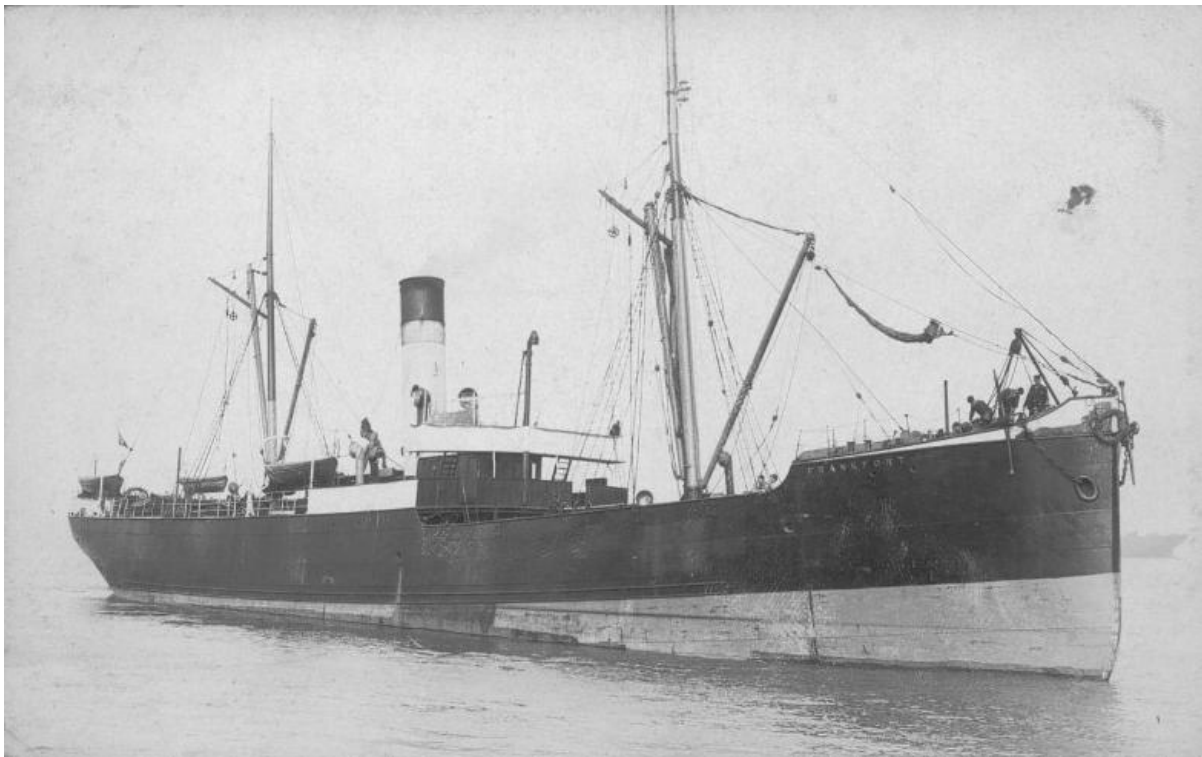
Einar Ekelund blev chef för verksamheten i Alger och Tunisien. Hugo Ekelund blev chef för verksamheterna i Marseille och Sète. Ytterligare en släkting från Sverige anslöt sig, nämligen kusinen Gunnar Busck, född 1901 i Kville, som under åren 1921–1927 hjälpte till med att bygga upp bolagets agenturverksamhet.



Eliane Busck byggd 1892 i Flensburg. 1 285 brt. Inköpt 1921. Skrotad 1934.

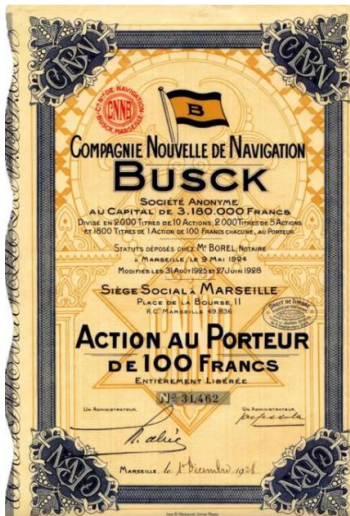


Goumier[I]. Byggd 1880 i Stockton. 1 190 brt. Här under tysk flagg som *Umeå* i början av 1900-talet. Inköpt 1923. Skrotad 1929. (Sjöhistoriska museet)



Cheik[I]. Byggd 1888 i Hull. 1 155 brt. Här som *Frankfort* under brittisk flagg runt 1900. Inköpt 1924. Skrotad 1928. (Charlie Hill collection)

Cie Nouvelle de Navigation Busck



År 1924-1925 genomfördes en rekonstruktion av bolaget och det blev nu ett Société Anonyme (SA) dvs. aktiebolag. Namnet ändrades till Cie Nouvelle de Navigation Busck med säte i Marseille och med ett aktiekapital på 5 300 000 francs. Förutom rederi ingick också agenturer i Marseille, Sète, Alger och Tunis.

Man hanterade nu även kusttrafik mellan algeriska och tunisiska hamnar med som det verkar huvudsakligen inhyrt tonnage. Aktuella hamnar var Alger, Tunis, Sfax, Oran, Bougie, Bône, Philipville, Sousse och Djidjelli.

Av nyanskaffningarna såldes *Axel Busck* vidare redan under 1925.

År 1927 blev Hugo Ekelund fransk medborgare och året därpå följde Einar Ekelund i broderns spår och blev också fransk medborgare.



Annons 1927

Nästa fartygsanskaffning dröjde till 1928 då ångaren *Berbère* inköptes. I tidningen *Courier maritime nord africain* skrev man den 23 januari 1928 (översatt från franska till engelska):

Philippeville:

The Compagnie Nouvelle de Navigation Busck, which for several years has provided regular services between our port and the major ports of Cette, Marseilles and the Tunisian coast, has just increased its fleet with a fine vessel, the *Berbère*.

The *Berbère*, a 2,500 ton freighter, commanded by Captain Ambroselli, was in our port last Saturday. It is a robust ship, with perfect seakeeping, belonging to a modern modern shipping company providing great regularity.

It completes the large fleet of the Cie de Navigation Busck which is made up of the steamers: *Goumier*, *Anna-Busck*, *Eliane-Busck* and *Cheik*, ships whose silhouettes are familiar to our port.

We know that this Company provides regular services which are distributed as follows: a weekly service on the Philippeville-Bône-Cette and Marseille route, a bi-monthly service Philippeville-Bône-Tunis-Sousse and Sfax.



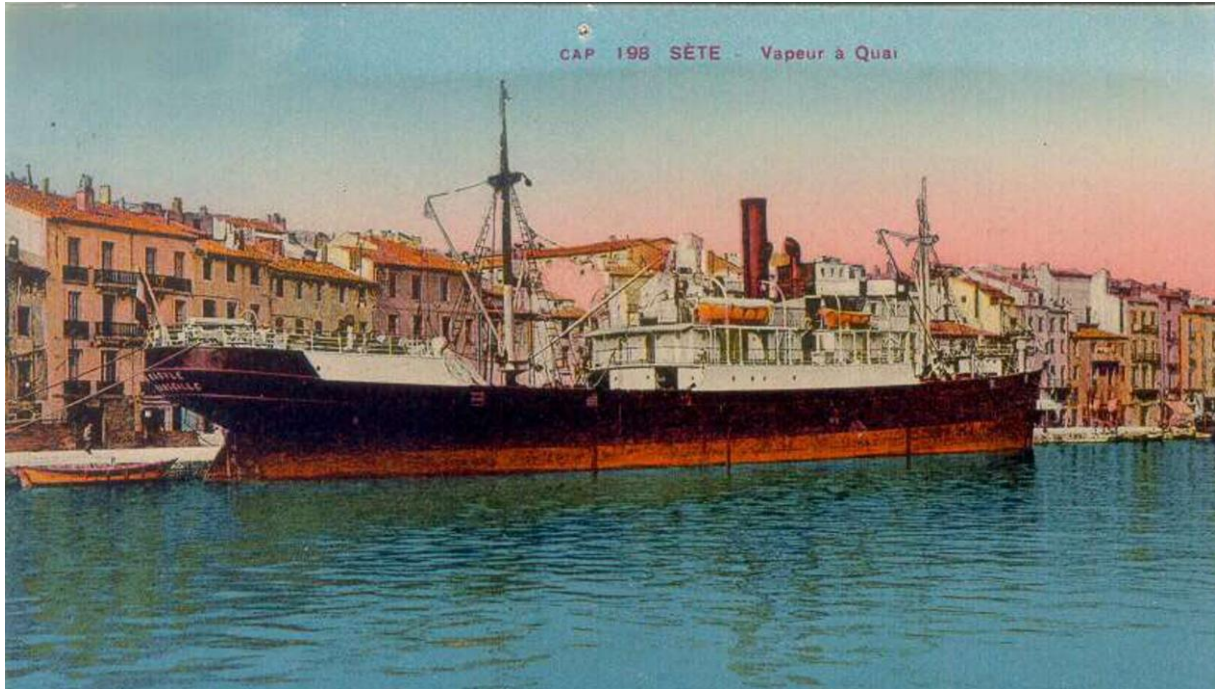
Berbere. 1 713 brt. Byggd 1891 i Sunderland. Inköpt 1928. Såld 1936 och omdöpt till *Yolande*.

Under de följande tio åren anskaffades ytterligare fem fartyg samtidigt som sex äldre fartyg såldes eller skrotades.

Verksamheten i Alger hanterade också agenturer för ett antal andra rederier och i samarbete med dessa bedrevs t.ex. under tidig vår trafik på London och Antwerpen med färska grönsaker. Därutöver drev man tillsammans med United Maritime i Rouen vintrafik på Rouen. Denna senare verksamhet växte kontinuerligt och efter ett tag beställde United Maritime ett eget specialbyggt fartyg för denna trafik som då fortfarande handlade om att hantera 600 liters ekfat.

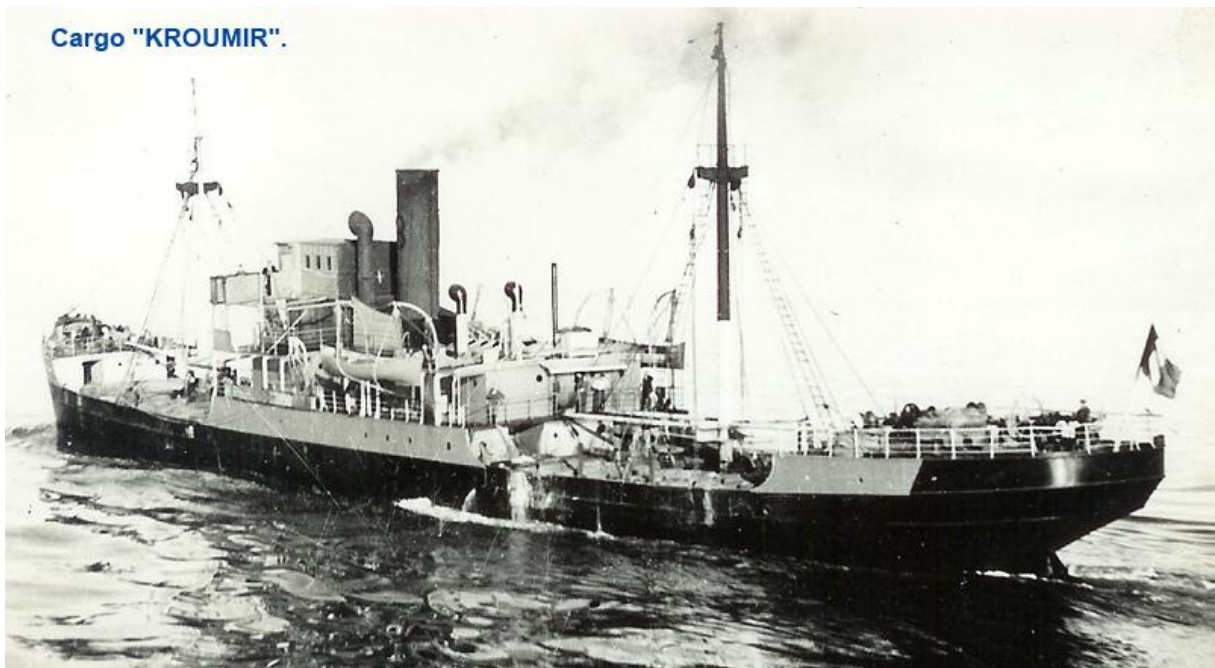
År 1934 såg den första vintankern, *Bacchus*, dagens ljus men det var ett annat rederi som låg bakom denna innovation som efter en trög start sedan för alltid förändrade hur man transporterade vin i bulk.

Axel Buscks bror Sven Busck, som varit engagerad i företaget i princip sedan det startade, dog 1934 i Geneve under ett besök hos sin dotter där. Han blev 64 år. I tidningarnas eftermäle nämns speciellt hans filantropiska verksamhet och främjande av den protestantiska församlingen vid sjömanshemmet i Marseille.

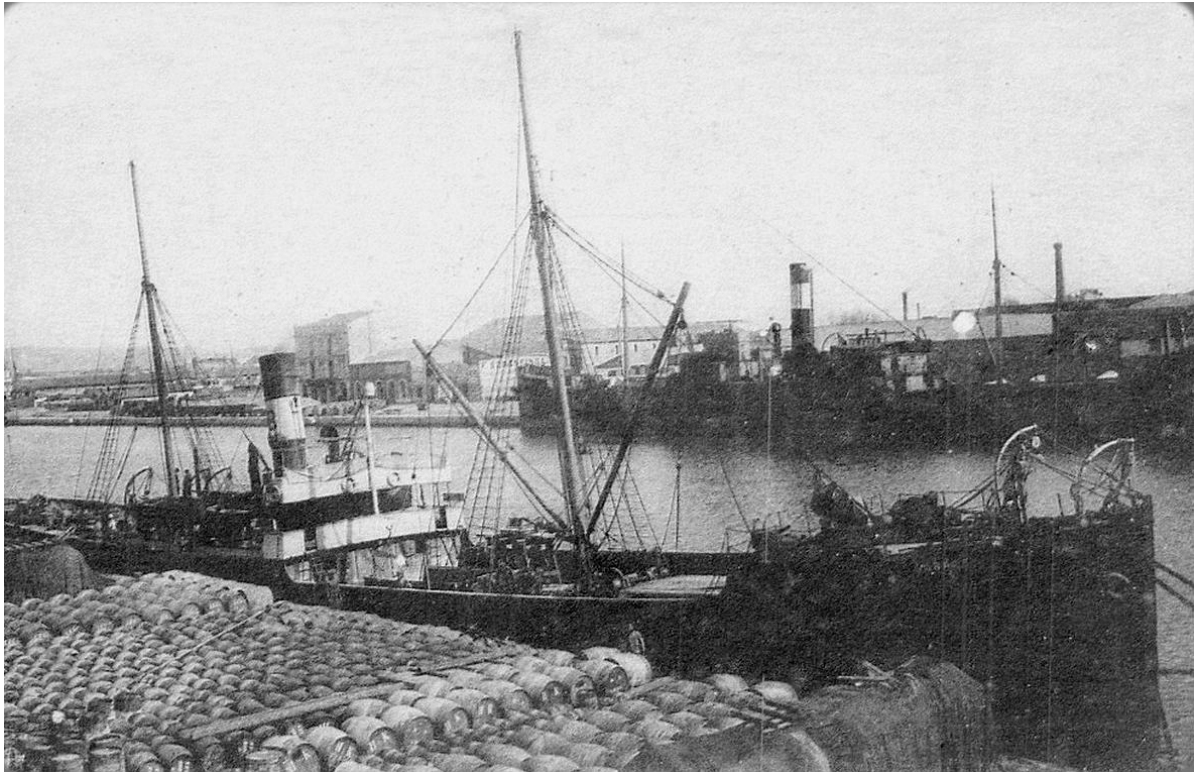


Kabyle[I] 1 881 brt byggd 1905 i Vegesack. Inköpt 1929. Sänkt av tyskarna 1944 i Marseille.

Runt 1930 hade Rudolf Busck med familj flyttat till Paris och från nu engagerade sig Rudolf Busck mindre och mindre i rederiet där Hugo och Einar Ekelund istället successivt tog över. Bolaget hade ett lokalkontor i Paris vilket möjligen sköttes av Rudolf Busck.



Kroumir[I]. Byggd 1906 i Vegesack. 1 881 brt. Inköpt 1930 till Busck. Sänkt 1942 i Tunis.



Cheik [II]. Byggt 1920 i Stettin. 1 058 brt. Inköpt till Busck 1936. Bilden verkar vara tagen någon gång på det sena 1930-talet. Troligen är hamnen Sète. I bakgrunden skymtar vi ett annat fartyg också med ett "B" i skorsten. Detta är troligen ångaren *Kroumir*.

Compagnie de Navigation Mixte (CNM)

År 1937 blev Cie Nouvelle de Navigation Busck uppköpt av det större rederiet Compagnie de Navigation Mixte (CNM) och inordnat i detta som ett dotterbolag. Fartygen fortsatte att segla under Buscks flagga mellan franska Medelhavshamnar och hamnar i Algeriet och Tunisien. Troligen lämnade nu Rudolf Busck rederiet och ledningen av det under de nya ägarna togs över av bröderna Ekelund.

CNM var ett sedan lång tid väletablerat rederi. Det hade sina rötter i 1850-talets Marseille och i ett rederi som då bildats för att bedriva sjöfart mellan Marseille och det nyligen erövrade Algeriet. Namnet på rederiet ändrades 1858 till Compagnie de Navigation Mixte. Mixte stod för att man då hade både segel- och ångfartyg i sin flotta.

Vid uppköpet ägde Busck fem fartyg; *Kabyle*[I], *Kroumir*[I], *Cheik*[II], *Goumier*[II] och *Spahi*.

Året därpå köpte CNM dessutom in den nybyggda *Oasis*[I] och placerade det hos det nya dotterbolaget Busck.



Oasis [I]. Byggd 1937 i Fredrikstad som *Julian*. Inköpt 1838. 1 310 brt. Här med Buscks märke på skorstenen. Sänkt 1943 av engelsk ubåt.

År 1939 skiljde sig Rudolf Busck och hans hustru Eliane Fraissinet. Rudolf Busck flyttade tillbaka till Marseille och Eliane Fraissinet stannade kvar i Paris. I Marseille verkar Rudolf Busck startat ett nytt bolag, agentur, med namnet Société Maritime MEDITERRANÉENNE.

Den 1 september 1939 startade andra världskriget. I maj 1940 invaderades Frankrike av tyskarna och den 25 juni 1940 kapitulerade Frankrike. Frankrike delades in i en tysk ockupationszon i norr och väst och en nominellt oberoende stat i söder, inkluderande franska Nordafrika, med huvudstad i Vichy. Detta nya stympade Frankrike, lett av Pétain, accepterade sin status som en besegrad nation och försökte hitta ett "modus vivendi" med tyskarna.

Vid krigsutbrottet 1939 bestod flottan av allt som allt sex fartyg, samtliga i trafik mellan franska Medelhavshamnar och hamnar i Algeriet och Tunisien.

Krigshändelserna påverkade naturligtvis sjöfarten mellan Frankrike och Algeriet/Tunisien. Fartygen rekvirerades eller chartrades av franska flottan för att transportera trupper och materiel från Nordafrika till Frankrike. Fram till Frankrikes kapitulation i juni 1940 ökade sjötrafiken mellan Frankrike och Algeriet/Tunisien för att därefter minska. Marseille låg i "Vichy-zonen" och blev en viktig emigrationshamn för människor förföljda av tyskarna.

Efter att de allierade hade landstigit i franska Nordafrika i november 1942 upphörde sjötrafiken helt. Tyskarnas svarade på de allierades invasion med att i januari 1943 även ockupera "Vichy-zonen" och att beslagta alla franska fartyg i Marseille.

År 1943 var Compagnie Nouvelle de Navigation Busck ett sargat bolag. Till höger ser vi en annons från den 12 maj 1943 i den lokala tidningen Le Sémaphore de Marseille. Den egna rederiverksamheten har upphört men någon form av speditorsverksamhet verkar ha fortgått. Annonsen återkom ända fram till den 18 augusti 1944 då tidningen upphörde att utges. Denna typ av annonser hade ofta brasklappen "under normala tider".



Den 15 augusti 1944 landsteg de allierade i Provence och den 28 augusti kapitulerade tyskarna i Marseille. Hitler hade beordrat den tyske kommandanten att förstöra så mycket som möjligt av hamnen och fartygen. Under de sista veckorna i augusti sänktes runt 170 fartyg i hamnen av tyskarna. Men efter endast 17 dagars röjningsarbete av de allierade kunde hamnen delvis åter öppnas för civil trafik.

Inget av de sex fartygen Busck hade i drift 1940 överlevde krigshändelserna. *Cheik*[I] sänktes redan 1940 av en italiensk ubåt. *Spahi* och *Kroumier*[I] sänktes den 9 november 1942 i Oran resp. Tunis för att blockera resp. hamn. *Kabyle*[I] och *Oasis*[I] blev beslagtagna av italienarna resp. tyskarna i Marseille under november 1942. *Oasis*[I] sänktes senare i början av 1943 av en engelsk ubåt. *Kabyle*[I] tillsammans med tillsammans med *Goumier*[II] sänktes till sist av tyskarna i augusti 1944 i samband med slaget om Marseille.

Moderbolaget Compagnie de Navigation Mixte (CNM) råkade naturligtvis också illa ut. Av de femton fartyg man hade 1939 återstod bara tre vid krigsslutet.

Hösten 1943 verkar Rudolf Busck (som ju inte längre var ägare till rederiet) gjort personlig konkurs med sitt nya bolag och efter krigsslutet framträder nu bröderna Hugo och Einar Ekelund som rederiets företrädare.

Återuppbyggnaden efter kriget

Buscks krigsförluster ersattes delvis efter kriget och under perioden 1947-1949 tillkom tre nybyggen: *Oasis*[II], *Kabyle*[II] och *Kroumir*[II], varav den första såldes vidare redan 1950. *Kabyle*[II] och *Kroumir*[II] hängde med till 1958 resp. 1959.



Oasis[II]. Bild från Shipspotting (Malcolm Cranfield)

På bilden ovan ser vi ångfartyget *Oasis*[II] på 1 725 brt liggande i någon Medelhavshamn under sent 40-tal. Hon levererades 1946 från Helsingborgs varv till Compagnie Nouvelle de Navigation Busck. Fartyget tillhörde ett av de 15 s.k. "tyskbyggen" som låg kvar på svenska varv vid krigsslutet och då beslagtogs av Flyttkapitalbyrån. Hon var ursprungligen beställd av det tyska Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa (1881-1980) i Bremen och hade av detta rederi döpts till *Mariaeck* vid sjösättningen. Hon var på cirka 2 900 dwt och byggd till Germanischer Lloyds högsta klass. Maskinen utgjordes av en trippelångmaskin av varvets egen tillverkning.

Flyttkapitalbyrån sålde fartyget till franska staten som överlät henne till Busck-rederiet som döpte om henne till *Oasis*. I slutet av mars 1946 lämnade *Oasis*[II] Helsingborg, intog last i Varberg och gick till sitt kommande hemnavatten i Medelhavet. Här kom hon sedan att sysselsättas i rederiets trafik mellan franska och nordafrikanska hamnar fram till 1950 då hon såldes vidare.

Kabyle[II] och *Kroumir*[II] var två systerfartyg på 2 068 brt som levererades hösten 1948 till Busck från Marine Industries Ltd i Sorel, Quebec, Canada. De såldes vidare 1958 resp. 1959.



Karoumir [II] 2 068 brt. Leverad 1948 från Sorel, Kanada. Såld 1959.



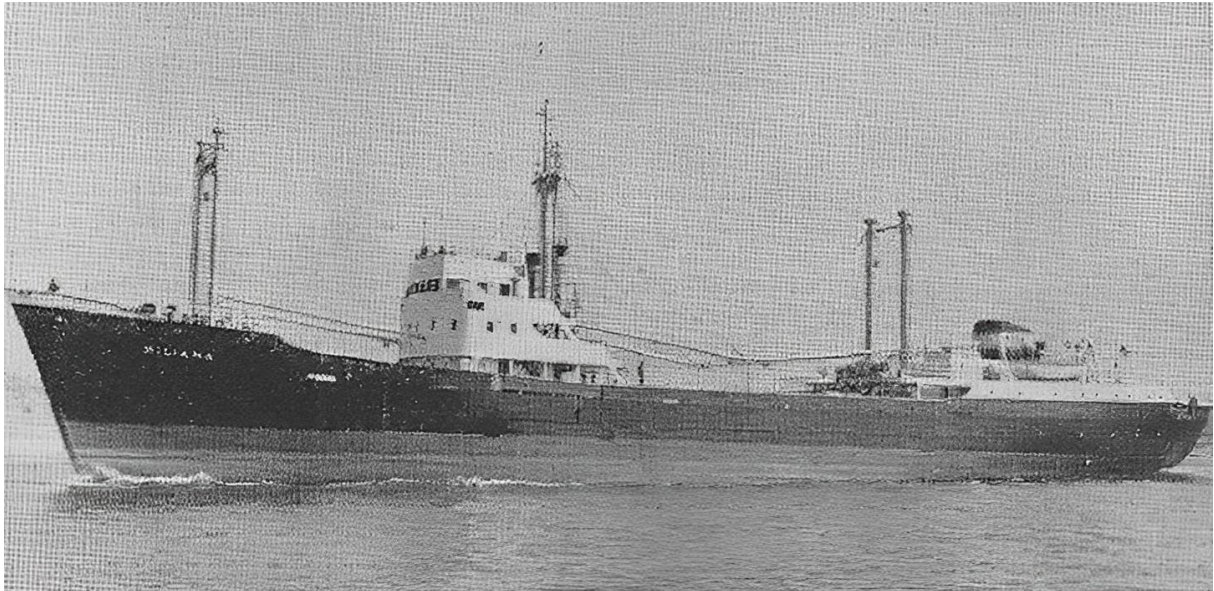
Kabyle [II] 2 068 brt. Leverad 1948 från Sorel, Kanada. Såld 1958.

Så sent som 1948 annonserade man efter svensk arbetskraft (DN 1948-05-10). Observera önskemålet "*helst schartauan*". Både Axel Busck och hans brorsöner kom från schartauanska bygder i norra Bohuslän. Men enligt sentida släktingar fanns det inget som tydde på någon utpräglad religiositet hos Buscks eller Ekelunds utan annonsen skall nog tolkas som att man sökte en ung man med protestantisk trosinriktning.

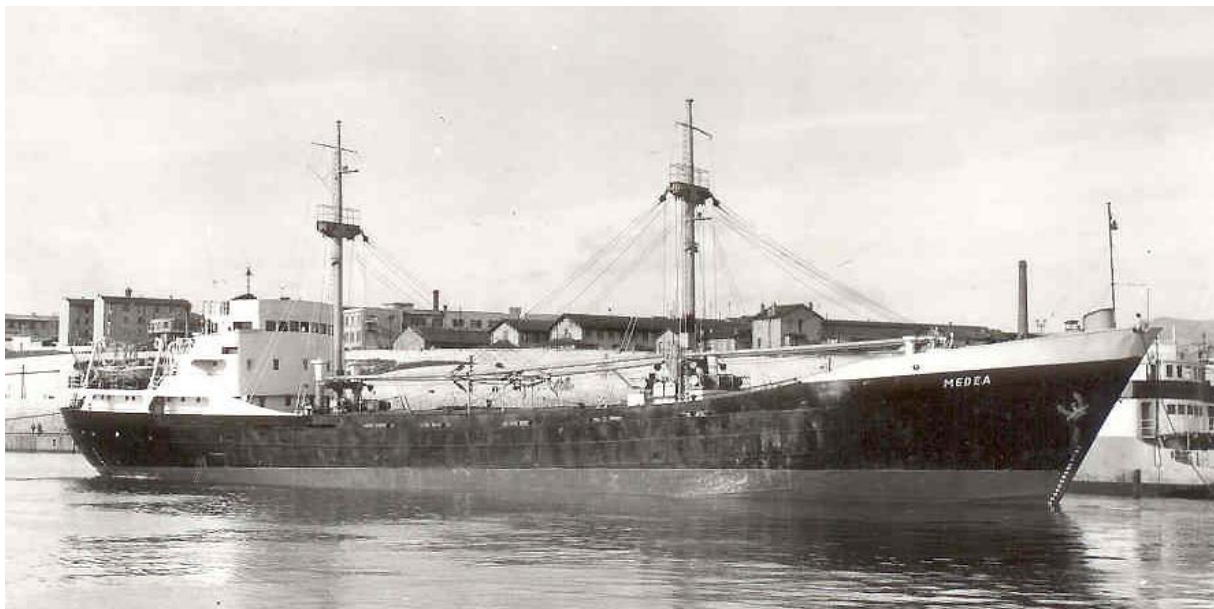
FRANKRIKE.
UNG MAN, helst schartauan, snabb maskinskrivare, stenogr., svenska, eng. anställs snarast vid vårt kontor i Marseille under förutsätn. arbetstillstånd kan ordnas. Skriftl. ansökan till Cie Nlle de Navigation Busck 110, Rue de la Republique, Marseille. Uppllysningar kunna erhållas. 101652.

År 1953 utsågs Einar Ekelund till svensk vicekonsul i Alger.

De sista fartygsinköpen till Busck blev *Miliana* 1957 på 1 133 brt och *Medea* 1958 på 499 brt. Båda fartygen var byggda 1956 av Rolandswerft i Bremen och dessa två fartyg fanns sedan med till rederiets avveckling 1962 .



Miliana. Byggd 1956 i Bremen. 1 133 brt. Inköpt 1957. Såld 1961.



Medea . Buscks sista fartyg. Byggd 1956 i Bremen.499 brt. Inköpt 1959. Såld 1961.

Avvecklingen

Den 1 november 1954 hade Algeriets befrielsekrig startat. Detta blev en lång och blodig konflikt och slutade med att Algeriet blev självständigt 1962. Självständigheten ledde till en exodus av den franska befolkningen (pied-noirs) från Algeriet. Man räknar med att cirka en miljon av dessa återvände till Frankrike.

Befrielsekriget hade inverkat menligt på affärerna och i samband med självständigheten halades även Buscks rederiflagga för gott och rederiverksamheten upphörde efter 66 år. Totalt hade familjerna Busck och Ekelund under denna tid redat ett trettiotal fartyg i olika rederikonstellationer.

Einar Ekelund med familj flyttade tillbaka till Frankrike. Einar Ekelund dog 1977. Hugo Ekelund dog 1966.

Rudolf Buscks levnadsöde efter kriget har inte gått att forska fram. Enligt släkten engagerade han sig mindre och mindre i rederirörelsen under 30-talet där då bröderna Ekelund verkar successivt ha tagit över. Efter försäljningen av rederiet till Compagnie de Navigation Mixte (CNM) 1937 och skilsmässa från hustrun Elaine Fraissinet två år senare försvinner Rudolf Busck ut i kulisserna.

CNM, till sist, drabbades omsättningsmässigt hårt av Algeriets frigörelse från Frankrik. År 1969 gick man ihop med Compagnie Générale Transatlantique och bildade Compagnie Générale Transméditerranée. Detta bolag förstatligades 1976 och blev Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM). Efter privatisering igen 2006 gick det i konkurs 2015. Konkursboet såldes året efter till intressenter på Korsika.

Källor i urval

Svenska kyrkoarkiv

Samtida svenska dagstidningar (tidningar.kb.se)

Samtida franska dagstidningar (gallica.bnf.fr, journauxdecette.agglopoie.fr)

Franska släktforskningsajter (gw.geneanet.org/leenhardt, ylnath.free.fr)

Les Navires Français avant 1970 (www.marine-marchande.net/Perchoc/Navires-Perchoc.html). Härifrån kommer de flesta fartygsbilderna.

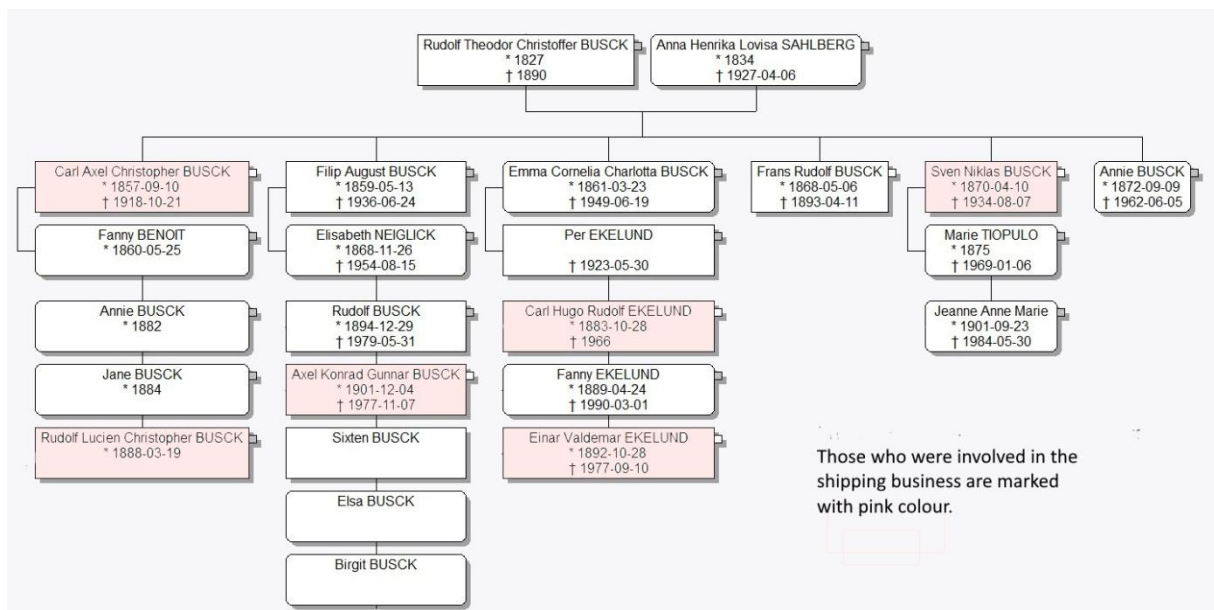
Lloyds Register

Intervjuer av nutida släktingar i Sverige och i Frankrike (se nedan) som även bidragit med bilderna på Rudolf Busck, Hugo och Einar Ekelund.

Tack till

- Aline David (Busck)
- Suzanne Julin (Busck)
- Isabelle Dor (Ekelund)
- Kerstin Didoff (Ekelund)
- Hélène Fillet (Ekelund, Busck)
- Mats Widgren (Sylvander)
- Per Ahlenius (Ahlenius)
- Kulturföreningen Gamla Grebbestad

Familjetavla



Anm

I släkttavlan ovan saknas två av Carl Axel Christopher BUSCKs systrar (båda ogifta):
 Anna Eva Christina BUSCK (1863-1872) och Rosa Vilhelmina BUSCK (1865-1917)

Fleet list

Namn	Bruttoton	Byggd	Hos Busck	Öde
<i>Alix</i>	180	1862	1895–1896	Förlist
<i>Amphion</i>	301	1867	1897–1907	Såld
<i>Georges & Henri</i>	145	1879	1897–1900	Såld
<i>Roussillon</i>	334	1897	1897–1900	Såld
<i>Louise C.</i>	196	1880	1898–1908	Såld
<i>Michel C.</i>	285	1866	1898–1900	Förlist
<i>Mireille</i>	2 000	1877	1899–1907	Förlist
<i>Aude</i>	194	1879	1898–1907	Såld
<i>Mistral</i>	2 056	1891	1900–1910	Såld
<i>Ville de Cannes</i>	376	1867	1898–1907	Såld
<i>Pionnier</i>	429	1868	1898–1902	Förlist
<i>Magali</i>	621	1882	1901–1915	Såld
<i>Gaulois</i>	500	1903	1903–1920	Såld
<i>Harmonie</i>	624	1873	1906–1916	Förlist
<i>Daisy</i>	665	1873	1907–1911	Såld
<i>Faraman</i>	338	1899	1909–1912	Såld
<i>Cettois</i>	1 186	1906	1912–1914	Såld
<i>Planier</i>	650	1876	1912–1914	Förlist
<i>Lacydon</i>	619	1880	1913–1921	Såld
<i>Eliane Busck</i>	1 285	1892	1921–1934	Skrotad
<i>Anna Busck</i>	1 816	1889	1922–1932	Skrotad
<i>Axel Busck</i>	1 031	1899	1922–1925	Såld
<i>Goumier[I]</i>	1 190	1880	1923–1929	Skrotad
<i>Cheik[I]</i>	988	1888	1924–1928	Skrotad
<i>Député Frédéric Chevillon</i>	1 182	1918	1924–1929	Såld
<i>Berberé</i>	1 713	1891	1928–1936	Såld
<i>Kabyle[I]</i>	1 881	1905	1929–1944	Sänkt i Marseille av tyskarna
<i>Kroumir[I]</i>	1 881	1906	1930–1942	Sänkt i Tunis av de allierade
<i>Cheik[II]</i>	1 058	1920	1936–1940	Sänkt av italiensk ubåt
<i>Goumier[II]</i>	1 058	1920	1936–1944	Sänkt i Marseille av tyskarna
<i>Spahi</i>	1 058	1920	1937–1942	Sänkt i Oran av de allierade
<i>Oasis[I]</i>	1 310	1937	1938–1943	Sänkt av engelsk ubåt
<i>Oasis[II]</i>	1 725	1944	1946–1950	Såld
<i>Kroumir[II]</i>	2 058	1948	1948–1959	Såld
<i>Kabyle[II]</i>	2 068	1948	1948–1958	Såld
<i>Miliana</i>	1 133	1956	1957–1961	Såld
<i>Medea</i>	499	1956	1959–1961	Såld

Bruttoton (brt) betyder fartygets total inre volym uttryckt i ”registerton” där varje sådant motsvarar 100 kubikfot (2.83 m³). **Nettoton (nrt)** betyder den totala lastbara inre volymen.