

## Daniel Keith Ludwig (1897 – 1992)

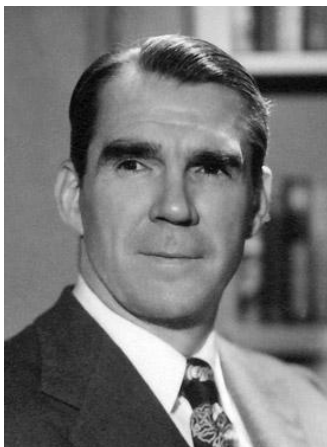
### Entreprenör och supertankerns fader

*Nils Sjökvist*

De stora, framgångsrika tankredarna har aldrig visat sig vara personer med utbildning från högskolor eller universitet. Istället har de nästan undantagslöst i unga år börjat på låga positioner hos mäklare, rederier eller skeppshandlare. Eller också har man börjat tidigt med egna affärer. Ofta som telexoperatörer eller springpojkar på befракtningsavdelningar har man den praktiska vägen insugit hur sjöfart och pengar fungerar, gärna med åtta års skolunderbyggnad som grund. Ett av undantagen bland de stora tankredarna är Stavros Livanos som föddes i en grekisk sjöfartsfamilj och började sin karriär till sjöss. Ett annat undantag var Hilmar Reksten från Norge.

En tankredare som speciellt intresserat mig är Daniel Keith Ludwig som en gång i tiden nominerades av Forbes som en av USA:s rikaste män. Han omtalades hos oss i Sverige på 1980-talet när STENA inledde ett samarbete med hans tankrederi Universe Tankships. År 1989 köpte STENA sex av deras VLCC som man senare använde för en omfattande marknadsföring av enkelskrovs tankfartyg och dessa tankfartygs överlägsna kvalitet och säkerhet. Några år senare, 1996, köpte man sedan hela rederiet och dess återstående fem fartyg.

Daniel K. Ludwig (DL) var en person som i hela sitt liv skydde all publicitet om sig själv och sina bolag. Därför är det svårt att via press och internet få en uppfattning om hans verksamhet. DL var mycket mer än en skeppsredare och informationen finns i bitar på många ställen och ger därför en ganska splittrad bild. I mitten på 1980-talet utkom dock en biografi över DL, *"The Invisible Billionaire"* av Jerry Shields som ger en djupare bild av mannen. Inte minst över alla märkliga kontakter han hade med de amerikanska myndigheterna före och under det andra världskriget. Han avslutar sin bok med följande karaktäristik av DL:



*"Yet, he can also be viewed as the antithesis of what America is supposed to stand for: privilege and exclusiveness in place of equality and democracy; miserliness instead of generosity; exploitation in lieu of aid. If he represents many of the qualities that have made the American nation great – hard work, ingenuity, thrift, imagination, organizational ability, technological achievement – he also personifies many of its worst qualities – greed, secretiveness, ruthlessness, insensitivities, arrogance, and an ever-ready willingness to put his own desires above all other considerations – country, humanity, and the natural world."*

En annan person har karaktäriserat DL som en expert på att bli rik med hjälp av andras pengar. Det här är en lite rapsodisk beskrivning över hans verksamheter med betoning på sjöfart och skeppsbyggeri. Om hans privata liv är inte så mycket känt.

## Hur det började

DL föddes 1897 i South Haven, en mindre stad vid Lake Michigan som ligger mitt emot Chicago och som var något av en semesterstad för Chicagos innevånare. I hans släkt fanns flera skeppare och kaptener på färjorna till Chicago. Hans far, Daniel F. Ludwig var yngst av nio bröder, fick tidigt kaptenscertifikat och var den yngste kaptenen på Lake Michigan. Fadern gifte sig som 17 åring med en tre år yngre flicka 1892 och det enda barnet föddes 1897. Mycket av DL:s barndom är höljt i dunkel men fadern lämnade sjön och övergick till fastighetsmäkleri, något som inte blev så framgångsrikt.

År 1912 lämnade Daniel F. Ludwig sin fru och tog med sin son till Port Arthur i Texas, där sonen till stor del fick klara sig själv. Han lär ha arbetat som medhjälpare i en skeppshandel och gått i en kvällsskola. Åtta års skola blev hans hela formella utbildning. Efter ett par år återvände fadern med sin son till Michigan och DL började praktisera på Fairbanks Morse Marine, en tillverkare av semidieselmotorer i Three Rivers, för att med tiden få ett maskinistcertifikat. Han skickades iväg på bolagets installationsarbeten men han blev inte långvarig där.

År 1919 skrev president Wilson under The National Prohibition Act vilken i januari 1920 blev lag i USA. Förbudstiden hade inletts och med den en av landets värsta kriminalitetsvågor, det så kallade spritkriget.

Kanada hade också spritförbud som infördes under första världskriget men förbudet upphävdes i början av 1920-talet. Kanada blev därefter inkörsporten för det mesta av den insmugglade spriten. Inte minst de franska öarna St. Pierre och Miquelon utanför Newfoundland var viktiga omlastningsställen och Detroit med sjöförbindelse med Kanada var den största införselstaden.

DL hade, troligen med ekonomisk hjälp av sin far, köpt en gammal hjulångare, *Idlywylde*, som gjorts om till en lastpråm. Hans första kontakt med elsvetsning lär ha varit när han satte in ett tvärskeppsskott i pråmen. Elsvetsning kom att ha stor betydelse för honom i framtiden och när han senare startade ett eget skeppsvarv fick det namnet Welding Shipyard.

Med hjälp av en liten bogserbåt började DL att transportera melass från New York området till Kanada där den användes för tillverkning av rom som sedan i sin tur smugglades till USA. Han blev därmed involverad i spritsmuggling via en Mr. A.I. Kaplan som dominerade marknaden. DL:s far hade skaffat sig flera pråmar och med en partner bildat ett bolag som förde in spriten från fartyg till New York. I samband med ett stort tillslag mot ett sådant fartyg, *Mosher*, utanför Long Island greps partnern medan DL:s far lyckades undkomma i oredan och försvinna för att sedan gå under jorden. Fartyget var lastat med 1208 lådor whiskey och 20 fat med gin. Det visade sig att en maskinist ombord på *Mosher* hette Daniel K. Ludwig.

Många i samhället betydelsefulla människor inklusive politiker var involverade i spritsmugglingen, flera med italienska eller judiska namn.

Med hjälp av skickliga advokater och inte minst korruption dog hela den juridiska processen med tiden ut i intet. DL lyckade undgå straff och hade tydligen lärt sig en läxa. Nu bytte han inriktning på sin verksamhet även om hans far i framtiden finansiellt skymtade någonstans i bakgrunden.

T.h. Passfoto från 1920-talet (Wikipedia)



## Tidiga fartygsaffärer

War Shipping Board startades på uppdrag av president Wilson under första världskriget för att bygga tankfartyg. Mellan 1916 och 1921 byggdes 316 tankfartyg på sammanlagt 3.2 miljoner tdw. Efter kriget gick många i upplag eller återvände till varven.

Enligt vad DL senare berättade sålde han sin bogserbåt och pråm och började istället med att transportera bunkerolja för US Navy. Vid ett varv fann han ett mindre tankfartyg som inte var helt färdigbyggt. Fartyget var en gång beställt av The War Shipping Board och hade blivit liggande efter fredsslutet. År 1921 hyrde han fartyget, som var döpt till *Anahuac* och lastade 473 ton, av myndigheten och började trafikera raffinaderiet i Fall River, Massachusetts, men fann ganska snart att fartyget var för litet för de kvantiteter han åtagit sig att transportera. Han behövde något större.

Standard Oil hade ett tankfartyg, *Wico*, byggt 1888 som sålts för skrotning till Boston Metals Company i Baltimore där hon också låg. Priset var \$25 000 med \$5000 som handpenning. DL hade inte ens de finansiella resurserna för handpenningen utan var tvungen att ta in en kompanjon, en Mr. Tomlinson, som krävde att få 51% av ägandet för sin del. Köpet utvecklade sig så att majoritetsägaren ville ta över hela affären plus DL:s övriga verksamhet. Till slut enades man om att Mr. Tomlinson tog över *Wico* och *Anahuac* plus charterkontraktet med US Navy medan DL fick \$40 000 kontant. För DL var kontakten med skrotvarvets chef, Morris Shapiro, viktig. Han kom med tiden att bli en viktig leverantör av begagnad fartygsutrustning till DL:s blivande ombyggnads- men även nybyggnadsprojekt.

DL tog pengarna och kände att det var på tankmarknaden som han hade sin framtid.

Tillsammans med två passiva partners bildade han ett nytt bolag, American Tankers Corporation of Massachusetts (Amtankers). Bolagets första drag 1925 var att åter vända sig till War Shipping Board, den här gången för att få köpa ett fartyg för \$57 000 med \$14 000 i handpenning och resten som banklån. Fartyget, som var döpt till *Phoenix*, var från början ett torrlastfartyg som konverterats till tanker genom att placera stora cylindriska tankar i lastrummen, tankar som var tillverkade genom nitning.

Köpet gick igenom och året efter befann sig *Phoenix* i Boston för att lossa en bensinlast. Det visade sig att det fanns en läcka i en tank och två besättningsmän tog sig ner i lastrummet för att pumpa ut bensinen. DL som befann sig ombord gick också ner för att se efter vad som pågick. En plötslig explosion, som dödade båda besättningsmännen, kastade DL genom en lucka upp på däck och skadade allvarligt hans rygg. Den skadan skulle plåga DL resten av livet och han fick med tiden en svagt linkande gångstil.

Under senare delen av 1920-talet köpte Amtankers två äldre tankfartyg som såldes ganska omgående. DL var vice vd i bolaget men den som i verkligheten drev det. DL hann också att gifta sig 1928 med Gladys Ludwig, ett äktenskap som blev kortvarigt. Paret fick en dotter, Patricia Margaret, vars faderskap DL aldrig erkände och paret skiljdes efter hennes födsel. Hon skulle dyka upp senare i samband med att DL avlidit.

Köp av äldre fartyg blev nu Amtankers verksamhet. För att förstå hur DL byggde upp sitt rederi kan det vara på sin plats att beskriva lite hur det då fungerade i USA.

The War Shipping Board, efter kriget endast The Shipping Board, lydde direkt under Handelsdepartementet och hade en gren, The Merchant Fleet Corporation, vars uppgift var att se till att USA i fredstid hade en egen stark och privatägd handelsflotta som i sämre tider kunde fungera som landets beredskapsflotta. Under första världskriget hade det byggts mängder av fartyg som sedan blev överflödiga och låg upplagda. Amerikanska redare erbjöds att för ett mycket lågt pris köpa dessa fartyg, som byggts med skattepengar, och renovera fartygen för ett överenskommet belopp. De flesta redarna försökte därefter att sälja fartygen. Det här blev en praxis som flera redare utnyttjade och som gav stora möjligheter till fiffel. Redaren behövde dessutom endast lägga upp 10 procent av inköpspriset, resten lånade myndigheten ut.

Amtankers köpte nu tre fartyg, *Terre Haute*, *John Jay* och *James Otis* för \$35 000, \$55 000 och \$60 000 och överenskom därefter att lägga \$100 000 på den första och \$120 000 vardera på de övriga två. På en investering av \$490 000 betalades \$50 000 i handpenning med resten i långa lån. Amtankers kunde på så sätt köpa tre fartyg, renovera och sälja dem och betala av köpekostnad och renovering. Ett rimligt försäljningspris efter uppgradering bedömdes vara \$1 miljon för fartygen vilket gav en vinst av \$500 000. För att ha en möjlig utväg om Amtankers hotades av konkurs bildade DL ett nytt bolag med samma namn men med tillägget Delaware. American Tankers Corporation Delaware hölls hemligt för myndigheterna och var DL:s möjligt att snabbt flytta ägandet om Amtankers Massachussetts inte var solvent och utan att någon märkte ägarbytet. Delaware är som bekant en mycket företagarvänlig stat. Nu dök också DL:s far Daniel F. Ludwig upp i bilden som styrelseledamot i bolaget.

Samtidigt som DL höll på med uppgradering av det första fartyget på United Drydocks på Manhattan fick han ögonen på ett stort torrlastfartyg som användes till att transportera kol och som sedan länge låg sysslolöst vid Panamakanalen och rostade. Fartyget ägdes av kanalkontoret, vilket i sig var en gren av det statliga The War Shipping Board, och som gärna ville bli kvitt fartyget som var i dålig kondition. Fartyget lastade 14 000 ton och hade namnet *Ulysses*. Priset var satt till \$175 000 men kanalkontoret kunde erbjuda lån på större delen av priset. DL:s idé var att bygga om henne till ett tankfartyg och även här kunde The War Shipping Board med hjälp av sin Construction Loan Committee vara behjälpliga med ett förskott på 75 % av konverteringskostnaden. Efter att ha fått en uppblåst offert på \$589 000

från Bethlehem Shipyard på ombyggnaden fick han låna \$422 000 på sex år med \$70 000 som årlig amortering och 1930 togs hon över av DL.



*Ulysses* vid Cristobal Coaling Station 1916. (Panama Canal Annual Report 1916)

Man kan fråga sig hur en person med DL:s enkla bakgrund som maskinist och utan några speciella säkerheter kunde få så generösa lån från den amerikanska staten? Och det var något som också skulle fortsätta under hela hans fortsatta verksamhet under 1930-talet och fram till slutet av andra världskriget. Svaret är att han hade en förmåga att knyta till sig och anställa personer som tidigare haft höga positioner inom den amerikanska sjöfartsadministrationen men av olika anledningar lämnat eller tvingats lämna och därefter börjat arbeta som lobbyister. Robert Malone var en sådan man och han anställdes av Amtankers som konsult och var den som drog i de rätta trådarna. Efter att ha fått ut lånet på \$422 000 vände sig DL till ett annat skeppsvarv som gjorde ombyggnaden av *Ulysses* till tankfartyg för långt under \$300 000.

Börskraschen 1929 påverkade även Amtankers och DL:s ekonomi och en bit in på 1930-talet fick han meddela kreditorerna att han inte klarade amorteringarna på *John Jay* och *James Otis*. Efter att ha sålt *Terre Haute* satt DL med fyra högt belånade fartyg där inget var i drift eller tjänade pengar. Ägandet av *Phoenix* och *Ulysses* låg hos Amtankers medan *John Jay* och *James Otis* låg hos ett annat av hans bolag, American Steamships. Robert Malone föreslog nu att *John Jay* skulle returneras till The War Shipping Board som betalning för *James Otis* som därefter skulle flyttas över till Amtankers. Samtidigt meddelade DL att han inte hade pengar till att betala försäkringspremierna för fartygen vilket fick administrationen att bli oroliga för sina panter till lånen. Till slut tvingades man acceptera den egendomliga affären. Vad man också upptäckte när *John Jay* lämnats tillbaka var att det turbinmaskineri som skulle uppgraderats enligt det ursprungliga avtalet bestod av *James Otis* gamla maskineri som flyttats över när det i sin tur fått en ny ångturbinanläggning.

Så var det *Ulysses*. Inga betalningar hade gjorts på två år och administrationen förberedde sig på att ta tillbaka fartyget. Men nu hade DL lyckats få ett fraktkontrakt för olja mellan Texas och Philadelphia och Malone föreslog att betala tillbaka \$5000 efter varje rundresa. Med yttersta tvekan godkändes detta och efter 1932 hade DL totalt återbetalat \$20 000 istället för de överenskomna \$140 000.

På grund av dålig ekonomi ville radarparet DL/Malone minska resebetalningarna till \$3000 och förlänga lånen på 20 år. Administrationen skickade då en revisor för att gå igenom Amtankers böcker. Resultatet av inspektionen var nedslående. Bokföringen var kaotisk och det gick inte att klarlägga bolagets ekonomiska ställning. Dessutom upptäcktes det ytterligare skulder till flera olika skeppsvarv som av okända skäl inte pressade för betalning. Amtankers placerades under förmyndare, i detta fall en bank, Grace National Bank, som tog över och skötte bolagets ekonomi vilket DL i och för sig var tacksam för.

Marknaden var dålig och DL:s fartyg gjorde bara några enstaka lastresor. Hela tiden hängde hotet om uppsägning av krediterna i luften. Trots detta kom paret DL/Malone med förhållningar och upprepade krav på att förlänga lånen på 20 år. Så höll det på ända fram till 1937. En ny person började då arbeta för DL, William W. Wagner, tidigare revisor vid US Shipping Board. Under de kommande 34 åren blev han DL:s närmaste man och den ekonom som han var i sådant stort behov av. Wagner lyckades 1937 förhandla fram en försäljning av *Ulysses* till ett bolag, Western Operation Corporation, som avsåg att bygga om fartyget till ett valolfefartyg. Det bolagets chef var dansk-amerikanske Hans Isbrandtsen, för övrigt kusin till A.P. Möller, och i bakgrunden fanns både Onassis och Niarchos. Priset var satt till \$800 000 vilket var flera gånger hennes verkliga värde.



*Ulysses* 1938-1939 som valkokeri. Foto från NY Heritage Digital Collections.

Efter åtta års krånglande skulle alla lånen nu kunnat återbetalas och DL bli skuldfri. Men då kände man inte DL. Han hade året innan köpt två torrlastfartyg, värderade till \$200 000, från Marine Administration för det obegripligt låga priset av \$25 000 per fartyg plus ett löfte att lägga ner \$200 000 på varje fartyg för att bygga om dem till bulkcarriers. För att betala tillbaka lånen krävde han nu att få köpa ytterligare två fartyg till samma pris.

Det oroliga världsläget speciellt i Tyskland och Italien gjorde att DL såg en framtid med stor efterfrågan på transporter av järnmalm, kol och olja. Redan något år tidigare hade han bildat National Bulk Carriers (NBC) i Delaware som med tiden blev ett av hans viktigaste rederier.

Det korruptionsanklagade och skandalfläckade US Shipping Board hade ersatts av Federal Maritime Commission (FMC) och det var i skarven mellan dessa två byråkratiska organisationer som DL billigt hade kommit över de två fartygen *Daniel Webster* och *John Williams* som vardera lastade 13 000 ton. Men DL ville ta över fler fartyg från FMC. Som tidigare nämnts hade DL nu hade två personer anställda som ägde en djupgående kunskap om hur den amerikanska sjöfartsbyråkratin fungerade internt och kände till alla trådar man skulle dra i för att få resultat, inklusive mutor.

Den gamla tankbåten *Phoenix* hade slutits på en femårig charter till ett oljebolag, Pan American Petroleum & Transport, vilket i sin tur var ett dotterbolag till Standard Oil. Och via Standard Oils egna bank, Chemical Bank, kunde DL nu med certepartiet som säkerhet låna pengar till sina nya uppgraderingar av äldre fartyg.

## Åren under andra världskriget

Strax innan andra världskriget bröt ut lade DL ett bud till FMC på sex torrlastfartyg som han avsåg att bygga om till rena bulkfartyg för en kostnad av totalt \$745 000. Efter ett år av krångel runt övertagandet av fartygen slutade det hela med att han runt 1940 enbart tog över två av fartygen, *Andrew Jackson* och *William Penn*, vilka båda byggdes om till tankfartyg. Det förstnämnda ändrade då också namn till *Pan-Georgia*.

Men för att ta sig ur andra åtaganden han under åren gjort med olika myndigheter överenskom han om att själv bygga ett helt nytt tankfartyg. I och med krigets utbrott hade England förlorat mycket tonnage i ubåtskriget och vänt sig till USA och president Roosevelt med begäran om hjälp med ersättningsfartyg.

DL hade gjort sina tidigare ombyggnader på ett varv i Little Beach men den amerikanska marinen började nu ta över privata skeppsvarv för sina egna behov. DL tvingades nu att flytta sin reparationsverksamhet, som gick under namnet Welding Shipyard, till en plats som var en del av Norfolk Army Base vid Chesapeake Bay.



Virginia

Där började han med att i egen regi bygga det utlovade tankfartyget som var på hela 17 000 tdw, alltså ett stort fartyg. Fartyget var också helsvetsat, något man såg på med stor misstänksamhet. Varvet var primitivt med enbart mobilkranar för lyft och man tvingades att sjösätta sidovis. Vid leveransen 1941 döptes fartyget till *Virginia* innan hon gick in på en time charter för Pan American Petroleum.

Ytterligare ett tankfartyg på 12 000 tdw, *Bulkoil*, hann han med att bygga innan anfallet på Pearl Harbor kom den 7 december 1941 och med ens ändrade sig hela situationen. USA var nu i krig med Japan men även med Tyskland och Italien.



Sjösättning på Welding Shipyard (Foto från t2tanker.org)

Hela den amerikanska sjöfartsadministrationen ställdes nu på krigsfot med War Shipping Administration (WSA) som huvudman för att koordinera alla handelsfartygen. Regeringen rekvirerade alla handelsfartyg med amerikansk flagg vilket inkluderade alla fartyg som DL ägde och drev.

Oljan blev av naturliga skäl en viktig vara i det krigsläge som nu rådde. Det bildades ett partnerskap mellan USA:s regering, de stora oljebolagen och fartygsredarna där regeringen bestämde var oljan skulle levereras och delvis betalade den. Dessutom betalades redarna för att driva fartygen vilket med tiden visade sig vara mycket lönsamt för redarna.

DL förlorade omgående ett bulkfartyg plus den nybyggda tankern *Virginia*, båda blev torpederade av tyska ubåtar. År 1942 hade DL tolv fartyg i sin flotta där nästan alla var ombyggda eller renoverade äldre fartyg. Att ha fartygen på charter till den amerikanska regeringen var som sagt mycket lönsamt då man fick \$85 000 per månad och fartyg. Med sin lilla organisation med flera rederier hade han svårt att klara all den pappersexercis som myndigheterna krävde och därför flyttade han alla sina fartyg till National Bulk Carriers.



I och med krigsutbrottet behövde amerikanska marinen det område dit Welding Shipyard hade flyttat och återigen fick han flytta sitt nu ganska omfattande skeppsvarv till ett område vid Seewells Point i Norfolk. Där kunde han sjösätta fartyg mer konventionellt från en slip. Med ett minimum av understödsutrustning och med hjälp av mobilkranar byggde han tankfartyg på 18 500 tdw, alltså något större än T-2 och T-3 fartygen som var amerikansk standard.

Man kan notera att han långt före andra förstått de stora tankfartygens ekonomiska fördelar och hans fartyg var de största som byggdes då. Genomgående hade fartygen låga däckshus akterut med en tunn skorsten på toppen samt ett smalt däckshus midskepps med navigationsbrygga. Inredningarna var mycket enkla för att inte säga påvra och innehöll bara det nödvändigaste. Men maskinellt var de driftsäkra och här sparade DL inte. Och besättningarna var stora till antalet.

Redan 1943 hade hans egna varv byggt tre stycken sådana fartyg. Alla var beställda av hans eget rederi NBC och när de rekvirerades av War Shipping Administration kontraherades NBC att driva dem för höga, uppblåsta dagskostnader. DL gjorde det sedan till en sport att driva fartygen så billigt som möjligt och att själv ta hand om mellanskillnaden.



*Phoenix* (Foto från t2tanker.org)

USA behövde öka oljeexporten till Europa och andra fjärran länder och behövde för detta ändamål rederier som var villiga att driva ett stort antal statligt ägda tankfartyg under en regim som kallades Tanker Service Agreement. DL aktiverade sitt gamla tankrederi American Petroleum Transport och började med att driva sådana fartyg. Under åren fram till 1945 drev han över fyrtio sådana fartyg för regeringen. Samtidigt producerade hans Welding Shipyard åtta tankfartyg på 18 900 tdw samt fyra på 23 800 tdw, de senare betecknades som T3-S-BF1 fartyg.

Alla dessa statsunderstödda verksamheter under kriget var extremt lönande för DL men det gällde även för andra amerikanska skeppsredare. DL flyttade pengar från en ficka till en annan samtidigt som han gav intrycket utåt att spendera dem. Det fanns ett starkt inslag av korruption inom WSA. Inte minst gällde det oljetrusten med Standard Oil i spetsen som hade överdebiterat sina oljeleveranser till regeringen kraftigt. Det har i efterhand beräknats att

över \$6 miljarder av skattepengar försvann på grund av överdebiteringar. Då en mycket stor summa.



*Bulfuel* byggd 1943 vid Welding Shipyard (Foto t2tanker.org)

När andra världskriget var över 1945 satt DL följaktligen med en imponerande tankflotta. Kanske inte sett i antal fartyg men i storlek och ålder. När kriget började hade han nio fartyg där flera under åren såldes eller förläste samtidigt som det tillkom nybyggda fartyg. Vid krigsslutet var totala antalet elva, kanske inte så imponerande. Men av hans fartyg var 1939 de flesta 20 år gamla och ombyggda tank- eller bulkfartyg. Fartygen 1945 var högst 5 år gamla och lastkapaciteten hade fördubblats. DL:s rederi och skeppsbyggnadsverksamhet under kriget hade gått från att vara en ekonomiskt skuldsatt företagsgrupp till USA:s i storlek femte privata rederi med en mycket stark ekonomi. Att utnyttja USA:s subventionspolitik under andra världskriget var det som lyfte DL från skuldsatt till mycket rik.



*Amtank*, byggd 1945 vid Welding Shipyard (Foto t2tanker.org)

## Efterkrigstiden

Welding Shipyard fortsatte med att bygga tankfartyg. Mellan 1945 och 1950 byggde hans varv fem 30 000 tdw fartyg som benämndes vara av Bulkpetroltyp efter namnet på det första fartyget som när hon sjösattes var det största tankfartyg som dittills byggts. Serien blev otursförföljd antagligen för att man inte helt bemästrade tekniken att svetsa så stora fartyg. Av de fem som byggdes kom tre att brytas ner i dåligt väder med många förolyckade sjömän som resultat.



*Bulkpetrol*, 30 000 dwt, byggd 1945 vid Welding Shipyard och då världens största tanker.  
(Foto t2tanker.org)

DL var besatt av de stora tankfartygens transportekonomiska fördelar men hans varv kunde inte bygga större än vad man gjort så här långt. Han hade anställt en man som under kriget varit chef på Kaiser Shipyard i Portland, Oregon, och där utbildat män och kvinnor till att bli duktiga svetsare på tio dagar. När det varvet stängdes efter kriget flyttade mannen, som hette Elmer L. Hann, till DL:s varv i Norfolk. Med tiden blev han ytterligare en av DL:s nära medarbetare.

## Japan

Inom den japanska skeppsbyggnadsindustrin fanns många tillgångar när kriget var slut. De flesta skeppsvarven hade klarat sig från de allierades bombningar. Ett sådant exempel var örlogsvarvet i Kure. Alla de stora dockorna och nödvändiga verkstäder var oskadade även om andra delar var skadade eller förstörda. Den stora dockan var där slagskeppet *Yamato* en gång hade byggts och där man senare kunde bygga fartyg i storlek på 150 000 tdw var viktiga för den japanska utvecklingen. Den gjorde det möjligt för japanska varv att senare ta ledningen när det gällde att bygga stora tankfartyg.

Även Sasebovarvet, där man byggt *Yamotos* systerfartyg *Musashi*, var oskadat. Samma sak gällde Mitsubishi's olika varv i Yokohama, Nagasaki och Kobe, Kawasaki i Kobe, Mitsui i Tamano samt Hitachi i Innoshima. Före kriget var Japan nummer tre som skeppsbyggnads-

land efter Storbritannien och USA. År 1945 utfärdade general MacArthur en begränsning för nybyggnad av fartyg i Japan. Maximalt fick man bygga 150 000 bruttoton per år och 5000 bruttoton per fartyg. Det medförde att japanerna till en början mest fick ägna sig åt bärgning av sjunkna fartyg, fartygsreparationer samt att bygga fiskefartyg. Med tiden lättades restriktionerna och 1947 kunde varven få statliga lån och från 1949 tilläts export av fartyg.

Sasebovarvet byggde 1962 *Nissho Maru* på 132 000 tdw och 1966 sjösattes *Tokyo Maru* på 150 000 tdw på IHI och samma år *Idemitsu Maru* på 205 000 tdw också på IHI. Japan passerade Storbritannien 1956 och 1965 stod Japan för 43,9 % av världens skeppsbyggeri med Sverige som tvåa på 9,6 % och Storbritannien trea med 8,4 %.

### Daniel K. Ludwig söker sig mot Japan

Kostnadsläget i USA och att hans egna varv inte kunde bygga större tankfartyg gjorde att DL började söka sig utomlands. Han undersökte möjligheterna i Tyskland men hans misstro mot socialism och kommunism gjorde att han övergav de planerna. Elmer Hann skickades runt om i världen för att leta möjliga varv för stora tankfartyg. Till slut fastnade han för Imperial Navy Yard i Kure, Japan.

År 1949 ansökte DL via National Bulk Carrier hos den japanska regeringen och den amerikanska ockupationsmakten att få långtidshyra verksamheten vid varvet i Kure. Det fanns flera skäl till ansökan, inte minst fanns det en stor välutbildad arbetarkår med högutbildade ingenjörer och skeppsbyggare. Varvet hade två stora torrdockor där han trodde sig kunna bygga fartyg i storlek upp till 170 000 tdw. Att bygga i en torrdocka förenklade hela byggnadsprocessen då man kunde bygga i stora block som sattes ihop i dockan. Ställningsarbeten, sjösättning och många andra verksamheter förenklades jämfört med hans tidigare varvserfarenheter. DL menade att alla dessa fördelar kombinerade med amerikansk teknik som utvecklats på varven i USA under kriget var den rätta vägen till att bygga stora fartyg.

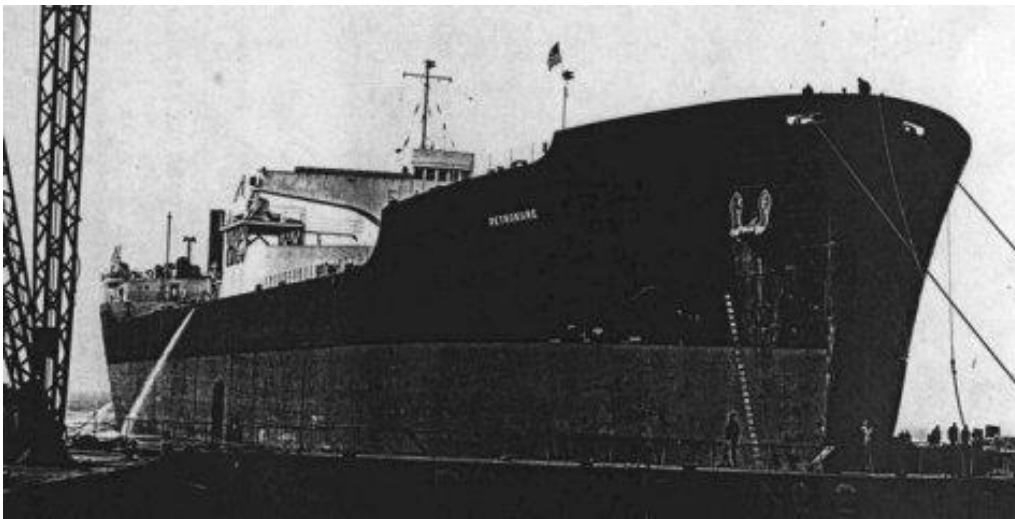
Att förhandla med japanerna i den belägenhet som de befann sig i var inte så svårt. Japan styrdes av en marionettregering men i bakgrunden var det den amerikanska ockupationsmakten som bestämde. För att det inte skulle se ut som att USA exploaterade den slagna nationen sattes det upp ett bolag på varvet med japanska militärer och direktörer i toppen som en fasad, ett bolag som sedan levererade det producerade till USA.

I augusti 1951 godkändes NBC:s ansökan av den japanska regeringen och med den amerikanska regeringens medgivande. För en tid av 10 år med en option på ytterligare 5 år hyrde NBC de två stora torrdockorna plus en utrustningsdocka och kajer. NBC förband sig att köpa en del utrustning och verktyg för \$85 000 per år, att enbart använda japansk arbetskraft, att använda minst 7000 ton japanskt stål i månaden samt att enbart bygga fartyg för NBC. För detta arrende betalade NBC \$8400 per år (!) och fick även tullfritt ta in sin utrustning från det egna varvet i Norfolk till ett värde av \$1 500 000. All utrustning skulle säljas tillbaka när arrendet upphörde. Varvet fick namnet National Bulk Carriers Inc, Kure Shipyard Division.

Kontraktet var skrivet helt till DL:s fördel och han tvekade inte att från början bryta mot flera av överenskommelserna, bland annat stålinköpen. Med de låga japanska lönerna och DL:s förmåga till billig kapitalanskaffning var han övertygad om att kunna hålla nybyggnads-

kostnaderna nere till ungefär hälften av vad europeiska varv krävde av sådana kunder som Onassis och Niarchos som var hans stora konkurrenter. För själva varvsverksamheten fanns det två chefer, dels hans man Elmer Hann plus en japansk chef, dr Hisashi Shinto och nu utvecklade man produktionsmetoder som väckte stort intresse, inte minst i Japan.

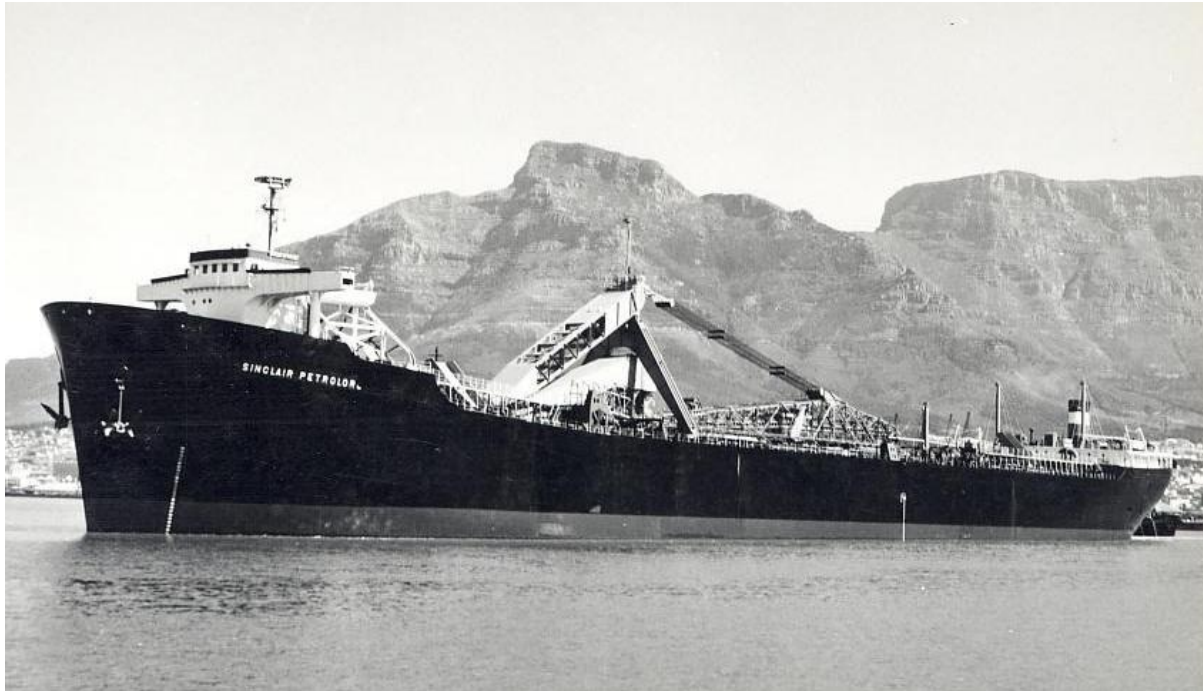
Genom att ha ett eget varv som uteslutande byggde för honom fick DL en stor fördel jämfört med andra redare som stod i kö till andra varv. NBC började med att bygga stora tank- och bulkfartyg. Utan speciellt mycket investeringar kunde man med ny produktionsteknik förkorta byggnadstiden för fartygen som man byggde större och större. Den stora torrdockan var byggd 1912 och var 313 meter lång och 44 meter bred. För att lyfta sektioner fanns en gantrykran som klarade 100 ton.



*Petrokure* (foto t2tanker.org)

Det första fartyget som byggdes var ett tankfartyg på 38 000 tdw som när hon levererades 1952 var det största tankfartyg som byggts. Hon fick namnet *Petrokure* och följdes av tre systerfartyg. Därefter byggdes *Phoenix* på 44 000 tdw vilket åter var nytt rekord. De följdes 1954 av tre malmfartyg på 59 000 tdw med *Ore Chief* som det första följt av *Ore Transport* och *Ore Titan*. Dessutom byggdes en udda självlossande malmtanker, *Sinclair Petrolore* på 56 000 tdw.

Malmfartygen var avsedda för att skeppa malm från US Steels gruvor i Venezuelas Bolivar provins. Vad han inte räknat med var att Orinocofloden inte klarade malmfartygens djupgående på last vilket blev en stor missräkning då fartygen fick gå halvlastade. DL:s attityd när sådana motgångar dök upp var att direkt köpa en gammal T2 – tanker som byggdes om på varvet i Kure till ett mudderverk efter hans egna idéer och som sedan arbetade framgångsrikt i Orinocofloden.



*Sinclair Petrolore* (Foto t2tanker.org)



*Ore Chief* (Foto t2tanker.org)

Många av NBC:s fartyg fick ångturbinanläggningar och pannor som var äldre, ibland upp till 20 år äldre än fartygen. DL fortsatte nämligen med att köpa upp överskotts utrustning från amerikanska marinens skrotade fartyg som hamnade i NBC:s nybyggen.

Tankfartygsstorleken gick från 38 000 tdw 1952 följt av en serie 56 000 tonnare 1955. Året efter var storleken 85 000 tdw och varvet byggde åtta sådana. År 1959 hade storleken ökat till 106 000 tdw. Det första fartyget i varje serie var alltid världens största när det levererades. De första tankfartygen över 100 000 tdw var *Universe Apollo* och *Universe Daphne* 1959.



*Universe Leader* (foto capt. James McNamara)

Redan i mitten av 1950-talet började det bli politiskt oroligt i Japan och på Kurevarvet. Premiärminister Yoshida anklagades för att ha tagit emot mutor kopplade till skeppsvarven i Japan och han tvingades att avgå. Det fortsatte att vara oroligt på varvet och DL började se sig om efter en utväg om han skulle bli tvingad att lämna Kure. Varvet hade kommit under inhemsk ledning och behövde stora investeringar för att vara konkurrensdugliga mot andra japanska varv. Att han enligt överenskommelsen endast kunde bygga fartyg till sig själv var också begränsande för andra projekt.

År 1962 stod det klart att han måste lämna Kurevarvet. Det sista fartyget *Ulysses*, ett tankfartyg på 58 000 tdw levererades 1963. Då hade det byggts totalt 43 fartyg i NBC:s regi på varvet. DL sökte sig mot andra japanska varv och då huvudsakligen mot Ishikawajima Heavy Industries (IHI) ett varv som med tiden tog över Kurevarvet som integrerades där. Att DL fortsatte att arbeta med IHI var mycket beroende på att det varvet var det enda som accepterade DL:s kontinuerliga ändrande av specifikationer och projekt. Samarbetet fick till resultat att IHI byggde ett kombinationsfartyg för transport av salt i bulk och olja, *Cedros*, avsett för ett av DL:s projekt i Mexico.

DL hade i många år använt Panama registret för sina fartyg även om han lovat att använda amerikansk flagg för fartyg byggda och finansierade i USA. Kritiken mot detta ökade i den amerikanska kongressen och han började därför flytta sina fartyg och bolag till Liberiaregistret i Monrovia. De stora tankfartygen placerades nu i Universe Tankships medan det mindre tonnaget fanns i Seatankers Inc.

### Bahamas

I samband med att DL försökte att hitta en annan plats där han kunde bygga sina egna fartyg riktade han blicken mot ön Grand Bahama med sin närhet till USA. Där kunde han tänka sig att bygga ett skeppsvarv. På Bahamas pågick samtidigt ett projekt med att bygga en frihamn, Freeport på ön.

DL:s bolag åtog sig att muddra inseglingssännan och hamnbassängerna med sitt ombyggda mudderverk som var i Venezuela. Han köpte också upp stora landområden i närheten men det visade sig att marken var olämplig till att bygga tunga fartyg och det blev aldrig något varv.

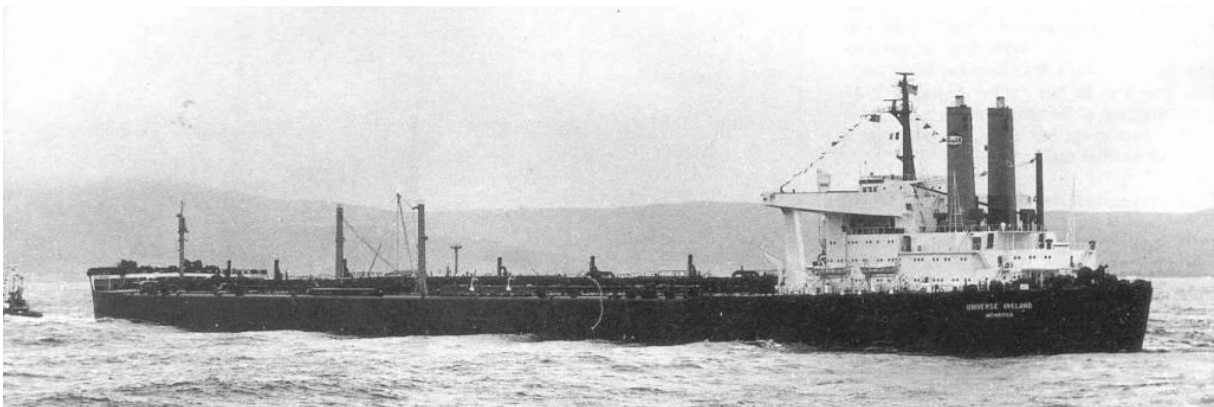
Istället intresserade den ökande turismen honom och inte minst amerikanarnas intresse för spel. Bahamas blev ett stort turistmål och DL byggde med tiden flera stora hotell på ön med Kings Inn som det största och lyxigaste och kasinot Lucayen Beach Casino. Många av dessa affärer inkluderade samröre med flera tveksamma partners, flera med kopplingar till den amerikanska maffiavärlden.

### Affärer med Gulf Oil

DL hade länge haft nära kontakter med Gulf Oil som ofta chartrade hans tankfartyg. Gulf ville öka sina europeiska affärer och planerade att bygga en transshipment terminal på Whiddy Island i Bantry Bay som ligger vid södra Irland. Där var vattendjupet 30 meter och därifrån kunde man lasta ut oljan på mindre fartyg. Chefen för Gulf Oil, William Whiteford drev detta projekt med DL i bakgrunden.

Universe Tankships kontrakterade därefter sex 327 000 tdw tankfartyg på IHI vilket var ett enormt steg storleksmässigt. IHI klarade inte att bygga alla dessa fartyg utan några fick byggas på Mitsubishi i Nagasaki. Någonstans i bakgrunden fanns Gulf som ägare och dessutom ett nyskapat bolag som skulle driva fartygen under en 10 års charter till Gulf.

Fartygen levererades mellan 1968 – 1970 under namnen *Universe Iran*, *Universe Korea*, *Universe Portugal*, *Universe Irland*, *Universe Kuwait* och *Universe Japan* och flera sattes in på trafik mellan Kuwait och Bantry Bay.



*Universe Ireland* byggd 1968 (Foto från shipsnostalgia.com).



År 1979 inträffade en allvarlig olycka på terminalen i Bantry Bay då ett franskt tankfartyg tillhörigt Total, *Betelguese*, exploderade när det låg och lossade varvid hela fartygets besättning omkom plus några terminalanställda. Totalt miste 54 personer livet vid olyckan som dessutom orsakade ett stort oljespill när fartyget sjönk. Verksamheten vid terminalen upphörde och Gulf försökte att sälja den utan att lyckas och när charterkontrakten för fartygen gick ut upphörde trafiken.

DL försökte att sysselsätta fartygen men med dåligt resultat. Fartygen var för stora för den kommersiella hanteringen då man sällan handlade med så stora oljepartier på den tiden. Tre av fartygen skrotades medan tre köptes av den grekiska redaren Niarchos. Så här beskrev någon Gulfs Bantry Bay projekt: *"The Bantry episode had ended badly for almost all concerned, but as usual, Ludwig had remained almost invisible throughout and emerged unscathed and a good deal richer"*.

Det kan nämnas att terminalen är idag åter i bruk men i mindre skala.

DL fortsatte med att bygga fartyg på IHI under större delen av 1970-talet. Nu koncentrerade han sig på lite mindre tankfartyg som var bredare och med mindre djupgående.

Burmah Oil inledde ett projekt som liknade Bantry Bay men denna gång på Grand Bahamas med närheten till USA som sin store fördel. I ett liknande upplägg som med Gulf beställde DL åtta tankfartyg i storleken 285 000 tdw. Mellan 1972 – 1976 levererades *Universe Pioneer*, *Universe Burmah*, *Universe Explorer*, *Universe Mariner*, *Universe Ranger*, *Universe Sentinel*, *Universe Monitor* och *Universe Frontier* från IHI. Bahamas projektet visade sig liksom Bantry Bay att inte vara speciellt framgångsrikt och enbart två av fartygen involverades där. Sju av dessa tankfartyg togs över av Stenagruppen 1996 då Concordia köpte Universe Tankships med fartyg och timecharter kontrakt.

### Bulkfartygen

Vad gäller torrlastfartygen blev DL:s storlekstänkande inte lika framgångsrikt. Det berodde till stor del på att hamnarna inte klarade de större djupgåenden som krävdes. DL försökte få hamnmyndigheter i många länder att förstå fördelarna med större bulkfartyg.

Ett exempel var järnmalmsexporten från Venezuela till USA där han med ett av sina fartyg kunde ersätta sex Libertyfartyg som vanligen användes. Det skedde sedan farlederna muddrats till 13,5 meters djupgående vilket gjordes av hans egenutvecklade mudderfartyg *Zulia* som var så framgångsrikt att malmbolagen byggde likadana.



Mudderfartyget *Zulia*. Foto capt. James McNamara.

De sista bulkfartygen som DL byggde på IHI var *Universe Aztec*, *Universe Patriot* och *Universe Kure*. Samtliga var på 160 000 tdw och byggdes i början på 1970-talet.

### Daniel K. Ludwigs övriga projekt

Det är naturligtvis inom sjöfarten som DL gjorde sina viktigaste insatser, mest då inom skeppsbyggeri där hans idéer om fartygsstorlekar, utrustning och anpassning till olika marknader varit viktiga. Det gäller också hans sinne för affärer och förmåga att hitta några nära medarbetare som delade hans sätt att driva verksamheten. Hans tidiga affärer befann sig ofta i gråzonen runt det lagliga.

Mer märkligt är alla hans olika större industriprojekt som han startat och genomfört och där risktagandet varit mycket för att inte säga enormt stort. Ett av dessa projekt i Sydamerika höll på att sänka hela hans företagsimperium innan han lyckades att ta sig ur det. Den här artikeln har jag skrivit med tyngdpunkt på hans fartyg och sjöfart men jag tycker det är viktigt att ta upp några av de större projekten för att ge en bild av omfattningen och mångsidigheten i hans verksamhet.

### Det mexikanska saltprojektet

Kemibolagen i nordvästra USA försörjde den stora pappers- och cellulosaindustrin efter Kalifornien- och Kanadakusten med olika slags kemikalier. Men den industrin behövde stora mängder av salt vilket var en vara med begränsad tillgång på. Efter Pacifickusten i Mexico fanns det platser där det en gång i tiden utvunnits stora mängder salt ur havsvatten med hjälp av solenergi. Halvvägs ner efter den långa halvön Baja California fanns områden med enorma underjordiska förråd av saltlösning med en salthalt på upp till 30%. Platsen, som kallades Guerrero Negro Lagoon, var närmast obefolkad och fri från industrier varför föroreningsrisken var liten. Däremot var det ett viktigt område ur djurskyddssynpunkt, främst för stora mängder av valar som fanns där.

DL som hade annan verksamhet i Mexico, inte minst hotell i Acapulco, blev intresserad av detta område och sökte och fick en koncession på att framställa salt här. Salt var ingen ny vara för DL som sedan tidigare ägde ett saltproducerande företag i Salt Lake City. Problemet med att marknadsföra och sälja en så relativt billig vara som salt var transportkostnaderna. Marknaden låg på USA:s västkust och inte minst Japan som var en stor importör. Med konventionell utrustning kan salt vara ett komplicerat material att utvinna. När inga leverantörer kunde leverera den utrustning som DL accepterade fick hans egna ingenjörer ta fram en helt ny typ av utrustning. Bland annat en skördemaskin som kunde klara 3000 ton i timmen plus utrustning till ett transportsystem som i slutändan inkluderade ett självlossande fartyg av ny typ.

Ett problem i detta ödsliga område var bristen på arbetskraft. DL skickade dit folk och utrustning för att bygga upp ett stort samhälle för arbetarna. Husbygget sköttes av hans egna byggbolag Con-Tech som hade patenterat ett nytt byggnadssätt med formgjutna betonghus.

Salttillverkningen gick till så att saltlösningen pumpades upp från underjorden och leddes in i en serie av dammar. När vattnet förångades ökades saltkoncentrationen och vätskan pumpades vidare till nästa damm. Till slut kristalliserades saltet med hjälp av solenergin. Man skapade mängder av dammar på ett område som var hundratals kvadratkilometer stort. Efter att ha dragit igång 1955 producerade bolaget 5 miljoner ton salt om året 1962.



Skördning av salt. Foto från Exportadora de Sal (ESSA) hemsida.

Saltet måste transporteras flera mil till utlastningshamnen och för detta behövdes lastbilar som lastade 300 ton. Då fanns sådana bilar inte att få tag på så DL lät varvet i Kure tillverka dumpers liknande de som används i gruvor. Truckarna utrustades med två 1000 hk dieselmotorer.

Utlastningshamnen som byggts kunde inte ta emot djupgående fartyg. Därför lastades saltet på självlossande pråmar på 10 000 ton som bogserades ut till en ö, Cedros Island, som låg 60 nm offshore. Där lät DL anlägga en djupvattenhamn, Morro Redondo, där saltet efter inspektion lastades ut på bulkfartyg. Hans eget självlossande fartyg, *Universe Kure*, på 160 000 ton transporterade salt till Japan och bolaget täckte Japans hela behov av salt.



Lastning av salt i pråmar. Foto från Exportadora de Sal (ESSA) hemsida.

Saltbolaget gick under namnet Exportadora de Sal och var ett dotterbolag till National Bulk Carrier. Efter flera år hot om nationalisering sålde DL till slut hela verksamheten 1972 till den mexikanska staten som tillsammans med Mitsubishi fortfarande driver verksamheten som anses vara världens största saltproducent med över 8 miljoner ton i årlig produktion. Salthanteringen påminner mer om stor gruvverksamhet när man ser den beskriven på nätet.

### Det brasilianska Yari projektet i Amazonas

DL drev sina olika projekt mycket från bakgrunden och syntes sällan i massmedia. Från sitt kontor i New York, med William Wagner som sin närmaste man och finansexpert, styrde han sina utsedda förtroendemän med järnhand. Det projekt som till slut skulle få honom att bli känd över hela världen var den fabrik han ville bygga inne i Amazonas.

DL trodde att priset på papper skulle stiga kraftigt i framtiden. År 1967 beslöt han att köpa ett område inne i Amazonas regnskog vid Yarifloden och där bygga en fabrik för tillverkning av cellulosa. Områdets storlek är omtvistat men lär ha omfattat 4 miljoner acres (16 000 kvadratkilometer) och vara lika stort som staten Connecticut (motsvarar Skåne + Halland). Även från vem han köpte och för hur mycket är också omtvistat.

Den styrande militärregeringen under president Castelo Branco välkomnade DL som skulle göra Brasilien till ett stort exportland av cellulosa samtidigt som en bortglömd del av landet skulle utvecklas.

Man började med att meja ner regnskogen med hjälp av maskiner från Caterpillar, så kallade "djungle crushers". Man hade sökt lämpliga trädsorter för nyplanterig över hela världen och till slut fastnat för ett trädslag från Nigeria, Gmelina. Dessa planterades i stor skala tillsammans med Caribbean pine men det visade sig snart att båda träslagen var olämpliga för miljön och dessutom växte de för sakta. Man fick överge de trädslagen och övergå till att plantera eucalyptus träd som var snabbväxande. Till en början planterades 260 000 acres (cirka 1000 kvadratkilometer) med eucalyptus träd.

Den regnskog som DL:s folk hade förstört hade varit ett område med ett komplext ekosystem och med milliontals olika levande arter. Från DL:s synpunkt var regnskogen bara oreda och oordning. Han ville ha träd i långa rader, träd som bara väntade på att bli avverkade. DL:s hade en mentalitet som var genomgående i alla hans olika projekt, när han byggde fartyg och även i sitt privata liv. Allt onödigt skulle bort och han sökte alltid att finna den tunna linjen mellan funktion och ekonomi. På det området var han genial men det skulle också med tiden leda till hans imperiums nedgång.



Med hjälp av finsk expertis fick han IHI i Kure att bygga cellulosa-fabriken som sedan placerades på en stor pråm.

Ångpannor, generatorer, evaporatorer och annan energiutrustning byggdes också upp på IHI och placerades på en annan pråm.

Området där fabriken skulle ligga hade grävts ut och därefter pålats samt omgärdats av vallar. Pråmarna bogserades sedan från Japan till Amazonfloden och från den vidare på Yarifloden till den plats som utvalts och dit anlände de i april 1978. Platsen där fabriken skulle stå var nu en vattenfylld bassäng och pråmen positionerades där i rätt läge varefter öppningen till floden tillslöts, vattnet pumpades ut och pråmen stod fast på pålarna. Samma procedur gjordes med energi-pråmen.

Förutom fabriken byggdes det bilvägar och en kortare järnväg för virkestransporter. Ett samhälle för de anställda, Monte Dourado, byggdes också upp samt en hamn för bulkfartyg. Lägg till detta risodlingar, områden för köttproduktion, gruva för kaolinutvinning m.m m.m. På 1970 talet var detta ett av de större industriprojekten i världen.

Jari producerade första året, 1979, 120 000 ton cellulosa och andra året 220 000 ton. DL ville inte ha någon inblandning av politiker och stoppade all granskning i pressen. Projektet drabbades av Amazonas alla problem. Det vill säga översvämningar, hög luftfuktighet, dålig jordmån för trädodling, tropiska sjukdomar och insekter. Ett fundamentalt problem för fabriken var från början de höga energikostnaderna. Planen hade varit att bygga ett vattenkraftverk i närheten men av olika skäl blev det aldrig av.



Med tiden hade det börjat att resas misstankar om DL:s privata rike i djungeln. Hans hemlighetsmakeri runt fabriken gjorde att det kom rykten i svang om hans privata armé, smuggling, slavarbete, guld osv. Brasilianska politiker började blanda sig i och regeringen kritiserades för de skatteundantag som DL beviljats. Regeringen hade också garanterat DL:s utlandslån och började nu få kalla fötter. Massmedia byggde upp en bild av amerikansk kolonisation av Amazonas. Till slut växte hela projektet till en stor nationell fråga och regeringen tvingades att på något sätt ingripa.

Efter att ha investerat enorma pengar i projektet som nu började likna ett svart hål gav DL upp 1981. En bidragande orsak var antagligen att hans närmaste man, William Wagner, avlidit i början på 1970-talet och att han därefter hade svårt att själv få överblick över alla företag och projekt när alla viktiga beslut skulle tas av honom själv på kontoret i New York. Som ett exempel hade Yari under hans tid haft 28 platschefer medan alla beslut togs av honom själv.

Den brasilianska regeringen var oroad för de sociala problem som skulle uppstå om Yari gick i konkurs. Med regeringen som ett slags medlare överfördes tillgångarna till ett konsortium bestående av 23 brasilianska företag och organisationer som också fick ta över lånen. Fabriken såldes vidare år 2000 till något som kallas ORSA Group och bytte namn till Jari Celulose S.A. Men det hade som väntat utvecklats stora sociala problem i området runt fabriken. Bolaget hade då 3500 anställda medan det hade samlats ytterligare 70 000 människor som levde i kåkstäder på motsatta sidan av floden.

Fabriken har sedan dess varit i drift till och från under 2000-talet. År 2023 meddelade Yari att driften skulle återupptas efter flera års stopp men att det saknades pengar till inköp av bränsle. Jag har inte kunnat få klarhet i hur läget är där idag.

### Andra verksamheter

DL hade ju börjat med hotellverksamhet på Bahamas i samband med att han hjälpte till att bygga upp Freeports hamn. Hotellverksamheten expanderade sedan även på andra platser och 1964 bildade han the Princess Hotel Group som innefattade åtta lyxhotell i Bermuda, Mexico, San Francisco och Bahamas.

Ungefär samtidigt köptes American-Hawaiian Steamship Company grundat 1899 för att transportera socker till USA. Bolagets seglation hade upphört under 50-talet och nu gjorde DL om det till ett holdingbolag för sina fastighetsinvesteringar i USA. Westlake Village norr om Los Angeles var ett sådant markinköp 1963 på 12 000 acres som han därefter utvecklade till ett mönstersamhälle med eftertraktade bostäder för 50 000 innevånare.

Han engagerade sig även kolutvinning. United Pocahontas Coal Company i West Virginia med en årlig produktion av cirka en miljon ton lågsvavligt kol och Clutha Coal i Australien med en årlig produktion av cirka 5 miljoner metallurgiskt kol huvudsakligen för de japanska stålverken.

Därutöver hade DL också intressen i gas och oljefyndigheter i Balikpapan i Indonesien.

### Ludwig Institute for Cancer Research

DL hade börjat oroa sig för sina tillgångar i USA, speciellt sedan Yariprojektet började dränera hans finanser. Han hade sedan långt tillbaka gift om sig med Gertrude Virginia Higgins, oftast kallad Ginger. Paret levde mycket tillbakadraget och hade inga gemensamma barn eller arvingar.

En av hans nära medarbetare, John Notter, var ursprungligen från Schweiz och med hans hjälp placerade moderbolaget Universe Tankships alla sina tillgångar i en stiftelse med bas i Zürich och bildade Ludwig Institute for Cancer Research (LICR). Stiftelsen stöder cancerforskning och avkastningen finansierar helt eller delvis en internationell grupp av forskare vid sex ledande institutioner i USA, tillsammans 400 forskare.

DL dominerade inflytandet i stiftelsen men även forskare och den schweiziska regeringen finns med. DL blev med tiden hedersdoktor vid John Hopkins universitetet i Baltimore.

LICR blev toppen på en pyramid som till stor del bestod av ägande av tankfartyg och olje- och gasintressen i Indonesien och Nordsjön. Den amerikanska oljelagstiftningen OPA 90 gjorde att stiftelsen fann att framtiden för tankfartygen, som samtliga var enkelskrovsfartyg, var dålig och man valde därför att sälja av alla sina tankfartyg. Svenska Concordia (STENA) köpte 1989 sex av Universe Tankships VLCC fartyg med pågående timecharter till Texaco.

Några år senare, 1996, köpte STENA sedan hela rederiet och dess återstående fem fartyg.

### Till sist

I sitt första äktenskap föddes 1937 en dotter, Patricia Margaret. DL erkände aldrig faderskapet och redan någon månad efter födseln fick paret skilsmässa. Daniel Keith Ludwig avled i New York den 27 augusti 1992 i en ålder av 95 år. Han hade långt tidigare anat kommande arvskrav från Patricia Margaret och varit förutseende och fryst in blodprov att användas för framtida DNA analys. Mycket riktigt så krävde Patricia Margaret sitt arv efter hans död men som avvisades då DNA analysen visade att han inte var hennes far. Ett typiskt slut på en mycket ovanlig mans liv.

Det finns inte så mycket skrivet om personen Daniel K. Ludwig. Förutom boken ” The invisible billionaire Daniel Ludwig” finns en del om honom på LICR:s hemsida på nätet. I tidskriften Power of Ships finns en artikel om honom av Jim Shaw och han förekommer också på en del nätsidor som handlar om hans projekt i Brasilien.

