

MÅNADSFARTYG April 2022 – *Tor Mercia* och *Tor Scandia*

Tor Line hade startat färjetrafik mellan Sverige, England och Nederländerna 1966. Lite förenklat kan sägas att de tog över det färjekoncept som hade börjat användas i trafiken mellan Sverige och de nordiska länderna samt kontinenten. Tanken var att kombinationen av turisttrafik och fraktrafik skulle göra fartygen lönsamma.

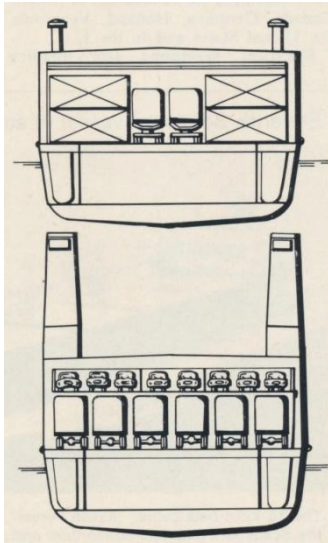
Detta fungerade bra i kort trafik men dåligt på de långa linjerna över Nordsjön. Här var passagerartrafiken stark under några få veckor på sommaren men i övrigt svag. Dessutom fanns en enorm överkapacitet då Tor Line och England-Sweden Line tillsammans hade etablerat sig med fem passagerarfärjor i trafik på England och i viss mån Nederländerna. Förlusterna blev stora

Tor Line liksom konkurrenterna drog samma slutsats. Renodlade fraktfärjor för rullande gods hade bättre möjlighet att bli lönsamma än när containers och trailers transporterades på de kapitalintensiva passagerarfärjorna. Fraktfärjor var tekniskt mindre komplicerade och därmed billigare att bygga. Besättningskostnaderna kunde också hållas nere. Tidtabellen kunde läggas efter fraktkundernas behov.

Det här gjorde att Tor Line 1969-1970 investerade i fraktfärjorna *Tor Mercia* och *Tor Scandia* som främst sattes in i trafiken mellan Göteborg – Immingham. 1970 började även Frederikshavn och Halmstad att anlöpas. Satsningen på den här typen av färjor sammanföll med kraftigt ökade fraktvolymerna i Nordsjötrafiken.



Tor Scandia. Rickard Sahlstens diabildsamling.



Fartygsdata *Tor Mercia* och *Tor Scandia*

Byggda 1969 vid Gebr. Van der Werf i Deest-Nijmegen, Holland respektive 1970 vid Ankerlökken Verft i Florö, Norge.

Dimensioner: 108,5 x 19,2 x 4,95 m

Tonnage: 1 600 brt. 2 500 t dw

Lastkapacitet: 78 st containers +
240 lanemeter +
60 personbilar

Maskineri: 2 x Pielstick/Lindholmen 8PC2L.
7 100 hk

Fart: 17 knop

Tor Mercia och *Tor Scandia* seglade under brittisk flagg för Triport Shipping och chartades ut till Tor Line på 15 år.



Tor Mercia.

De två färjorna var bra utrustade och enkla att lassa och lossa. Tyvärr var sjöegenskaperna besvärliga. De hade låg tyngdpunkt och fick, trots två Flumetankar under huvuddäcket, knyckiga och besvärliga rörelser vid hög sjö med risk för lastskador som följde. Tor Line installerade ytterligare en stabiliseringstank på väderdäck för att göra fartygen mindre styva i sjön.

Egentligen var fartygen för små för de ganska långa linjerna över Nordsjön och de kompletterades gradvis 1971-1974 av fyra större fraktfärjor i den så kallade Tor Gothia-klassen. *Tor Mercia* och *Tor Scandia* gav ändå viktiga erfarenheter av hur sådana här fartyg skulle byggas. Samtidigt fångade de faktiskt upp en stor del av den ökande godstrafiken mellan Sverige och England under 1970-talets första år.



Jolly Marrone i Suez-kanalen. Foto Bertil Palm.

Tor Mercia såldes 1975 till Ignazio Messina & Cie och döptes om till *Jolly Blu*. Hon fick sällskap av *Tor Scandia* som fick namnet *Jolly Marrone*. Fartygen sysselsattes i trafik mellan Italien och Nordafrika respektive Saudi Arabien. 1977 respektive 1979 förlängdes de med drygt 21 meter. Då ökade lastkapaciteten betydligt och sannolikt blev sjöegenskaperna bättre.

Efter 1988 respektive 1990 följde flera ägarskiften för de båda fartygen. Ex *Tor Mercia* trafikerade under en period hamnar i Mexikanska Gulven. Ex *Tor Scandia* hamnade i Svarta Havet. Fartygen skrotades 2001 respektive 1999.

Text: Anders Bergenek