

2024-02-17

## Helsingborgsångaren *Anton* och redaren som rymde

Nedan ser vi s/s *Anton* som i början av 1900 inköptes till rederiaktiebolaget **Skagerak** i Helsingborg. Hon ersatte en några månader tidigare förlist ångare vid namn *Hilda* för vilken rederiet i slutet av 1898 ursprungligen bildats. Vid rederiets bildande hade grosshandlare Anton Hulthén i Helsingborg utsetts till dess VD. En inte alltför vågad gissning är att den nyinköpta ångaren döptes efter denne herre.

Ångaren var på 1 590 brt och 1 101 nrt och byggd i Southampton 1882. Hon hette vid inköpet *Newbigging* och hade då Leith som hemmahamn.



Anton Hulthén föddes 1859 i Helsingborg. Fadern var den lokale sjöfartsprofilen sjökaptanen, sjömanshusombudsmannen och redaren Johan Christoffer Hulthén. Denne var ursprungligen från Onsala och tillhörde de onsalabor som under de goda sjöfartsåren 1850-1876 sökt sig till Helsingborg. Modern var Minna Möller, syster till en annan sjöfartsprofil, sjökaptan Nils Möller, som senare blev en "shipping tycoon" i Shanghai.

Efter examen 1878 från Göteborgs Handelsinstitut påbörjade Anton Hulthén sin bana som affärsman i Helsingborg. Inledningsvis som bokhållare men snart som egen företagare, kommissionär, handlande och 1890 titulerade han sig grosshandlare. Runt 1883-85 ser vi honom också som huvudredare för två segelfartyg, *Matilda* och *Belted Will*, i Helsingborg.

Vi hoppar nu fram några år i tiden. Torsdagen den 9 januari 1896 blev en märkesdag i Helsingborgs sjöfartshistoria. Skeppsredaren och sjökaptenen Bror Banck hade gått ut med en inbjudan i de lokala tidningarna till ett möte på Hotel Continental i Helsingborg om framtidens sjöfart. Ett 50-tal personer hade hörsammat inbjudan.

Förutom krav på reformer vad gäller lagstiftningen runt sjöfarten och utbildningen av sjöfolk höll Bror Banck ett brandtal om att ångfartygen var framtiden och att det var här pengarna skulle satsas. Året innan hade aktiebolagslagen från 1848 reviderats och det hade blivit mycket enklare att bilda de aktiebolag som nu mer eller mindre krävdes för att finansiera de mer kapitalkrävande ångfartygen. Redan dagen efter sammankomsten på Hotel Continental bildades det fyra nya rederiaktiebolag och strax skulle det följa fler.

De flesta av rederierna blev enbåtsrederier vilket var vanligt på denna tid och de flesta av dessa kom att köpa begagnade ångfartyg från engelska ostkusten. Fartyg från West Hartlepool var vanligt förekommande.

År 1895 fanns det i Helsingborg 81 segelfartyg och 10 ångfartyg. Femton år senare var läget det omvända med 34 segelfartyg och 75 ångfartyg.

Förmodligen var Anton Hulthén med på denna träff på Hotel Continental. Vi vet åtminstone säkert att hans far Johan Christoffer Hulthén var med. Hur som helst så greps tydligen även Anton Hulthén av ångfartygseuforin och den 27 februari 1896 kunde man läsa i Helsingborgs Dagblad:

*”Ett nytt rederibolag i Helsingborg. Deltagarna i den af grosshandlare A. Hulthén jemte medintressenter från England inköpta ångaren Zealous hade i går e.m. sammanträde å hotell d’Angleterre härstädes..... Vid sammanträdet beslöts att egarna af ångaren skulle utgöra ett rederibolag och valdes till huvudredare för detsamma grosshandlare A. Hulthén..... Ångaren, hvars namn under svenskt flagg blir Ida....”*

*Ida* var byggd 1877 i West Hartlepool och var på 1 383 brt och 983 nrt. Prislappen låg på 83 000 kr och befälhavare inledningsvis blev brodern Carl Hulthén. Detta första rederi blev dock inte i aktiebolagsform utan ett traditionellt partrederi.

Sedan rullade det på. Mellan mars 1897 och maj 1901 var Anton Hulthén inblandad i bildandet av nio ångfartygsrederier och vid ingången till 1903 stod han som VD och huvudredare för rederiaktiebolagen **Nordsjön** (*Julius Caesar*), **Magnus Stenbock** (*Ellen*), **Esperance** (*Muncaster*), **Kattegat** (*Lilly, Georgia*), **Sundet** (*Öresund*), **Skagerak** (*Anton*), **Malta** (*Erik*) och **Atlanten** (*Atlanten*) samt för partrederiet för ångaren *Ida*.

Runt årsskiftet 1902/1903 började dock styrelseledamöterna i de olika bolagen ana oråd och under januari 1903 hölls det flera extrainsatta styrelsemöten för att se över resp. bolags ekonomiska läge. Anton Hulthén gavs rådrum fram till de ordinarie bolagsstämmorna att ordna upp situationen. Svågern Nils Th. Pyk trädde t.v. in som ny huvudredare för fartygen.

Den 17 februari kunde man läsa i lokaltidningarna att Anton Hulthén inte varit anträffbar varken i hemmet eller på kontoret sedan den 11 februari. Det bekräftades strax att han via

Köpenhamn hade rymt utomlands för att undkomma sina fordringsägare. Vid de kommande bolagstämmorna framkom att han hade förskingrat totalt över 100 000 kr i de olika rederibolagen.

Eftersom han inte levtt något överdådigt liv var den närmaste omgivningen konfunderad men det visade sig att han med bolagens medel hade spekulerat i terminsaffärer på Köpenhamnsbörsen. Bakgrunden troddes vara att han ville återställa familjens förmögenhet som nyligen till stor del förlorats då två firmor där familjen, framför allt fadern, hade stort ekonomiskt åtagande tvingades inställa sina betalningar och därefter måst avvecklas genom administration.

I maj 1903 försattes Anton Hulthén i konkurs. Bouppteckningen visade tillgångar på 51 644 kr och skulder på 171 425 kr.

Men vart tog Anton Hulthén vägen? Det spekulerades i om att han tagit sig till sin morbror Nils Möller i Shanghai eller kanske bara till Antwerpen. Det senare visade sig vara mer troligt och i inflyttningsboken till S:t Johannes i Malmö kan man under datumet 1 oktober 1906 läsa:

*"Anton Hulthén inflyttad från Antwerpen tillsammans med hustru och tre familjemedlemmar".*

Vidare kan man i Sydsvenska Dagbladet 1906-11-01 läsa ett utdrag ur Malmö stads handelsregister:

*Anton Bernhard Hulthéns hustru Ida Davida Hulthén, född Svensson, idkar härstädes befraktningsagentur och speditonsaffär under firma I. Hulthén.*

På något sätt lyckades han ordna upp sina affärer och 1908 flyttade familjen tillbaka till Helsingborg. Här står Anton Hulthén skriven som skeppsmäklare ända fram till sin död den 24 februari 1944. Men något mer redande blev det sannolikt inte. Hustrun Ida dog året efter hemkomsten till Helsingborg.

Hur gick det då för namnen, ångaren *Anton*? Hon hamnade så småningom hos rederiaktiebolaget **Ankaret** (Frans Börjeson) i Helsingborg. Den 6 juni 1917 på resa mellan Grimsby och Göteborg lastad med stenkol sänktes hon av den tyska ubåten UC-77 utanför kusten mellan Aberdeen och Dundee. Av *Antons* besättning på 19 man kunde 17 räddas. Men det är en annan historia som vi kanske återkommer till.

Bilden på s/s *Anton* kommer från Helsingborgs museer. Tavlan är målad av den brittiske marinmålaren T.G. Purvis (1861-1933).

Text: Bo Jershed