

2022-12-12

”Trötte Theodor” – s/s Havsbris och redaren John Larsson.

Nedan ser vi s/s Havsbris[1] som blir en bra inledning till att berätta om den legendariske och med ett något brett samvete utrustade skeppsmäklaren och redaren John Larsson. Bilden på Havsbris[1] är tagen någon gång under andra världskriget då fartyget var sysselsatt i malm/kol traden på Tyskland. Bilden på John Larsson är tagen 1949 i Sandhamn.



John Larsson föddes i Kolmården den 16 juni 1893. Efter realexamen i Norrköping fick han jobb hos skeppsmäklaren Blom & Co i Norrköping. Hans första arbetsuppgifter, enligt sonen Arne Larsson, var bl.a. att i konkurrens med andra jämnåriga ro ut till inkommande fartyg, kasta ombord en krok och klättra ombord. Den förste som kom ombord fick arbetet att klarera fartyget genom tullen för sitt företag.

Han avancerade naturligtvis och efter några år tog han tjänstledigt och praktiserade i England och Tyskland 1912-1913 varefter han återvände till Blom & Co. År 1919 blev han befördrad till kontorschef på Norrköpings Rederi AB, ett dotterbolag till Blom & Co. Senare flyttade han till Stockholm och var 1922-1925 chef för August Leffler & Son:s Stockholmskontor. Därefter öppnade han eget, Larsson Skeppsmäkleri AB, tillsammans med sin bror Helge som anställd. De tog telegramadressen BROLARS, en förkortning av Brothers Larsson.

Det gick bra för honom och de intjänade pengarna spenderades på ett mondänt liv i Stockholms innevärld med ridhästar, nöjesbåtar och amerikanska bilar som typiska attribut.

På 30-talet startade John Larsson tillsammans med Arnold Bernstein, ägare till Red Star Line i Hamburg, transport av bilar från Hamburg till Stockholm för Gunnar Philipson som ägde Bilpalatset med agenturer för Chrysler, Plymouth, de Soto och tyska DKW. Transport av bilar blev något av en specialitet för John Larsson och Arnold Bernstein. De fraktade bilar från Amerika till Europa f.v.b. till Gunnar Philipson och s.k. knock-down bilar i lådor för hopsättning i Nyköpings bilfabrik. Arnold Bernstein som jude arresterades dock 1937 av nazisterna och fick köpa sig loss och fly till USA.

Enligt sonen Arne Larsson hävdade John Larsson alltid att mäklarna var sjöfartens aristokrater. *"När allt kommer omkring kan vem som helst som har pengar bli redare"*. Men ändå, fortfarande enligt sonen, längtade John Larsson efter att bli redare.

År 1933 inköpte han tillsammans med några andra kolimportörer (rederiaktiebolaget Suecia bildat 1933) en gammal ångare *Frej* byggd 1882. Ångaren gjorde huvudsakligen resor med kol från Gdynia innan det senare under 1934 såldes till upphuggning. Ett annat "säreget" fartyg hos detta rederi var turretångaren *Särinner* på 3 800 dwt byggd 1909 i Englands som inköptes 1934 och såldes vidare 1937 till Finland.

I slutet av 1940 bildade John Larsson sitt Rederi AB BRIS och beställde till detta ett nybygge från dåvarande Hälsingborgs varv. Pris 600 000 kr med leveranstid 12-14 månader. Beställningen finansierades till 2/3 med tyska pengar. Men för att snabbare få ett eget fartyg bytte han året därpå kontraktet mot Rederi AB A.Th. Jonassons s/s *Theodor* på cirka 3 000 dwt. Hon var byggd 1919 i Papendrecht men trots sin ålder ändå välhållen och fullt fungerande.

John Larsson döpte om henne till *Havsbris*[I] och hon sattes in i malm/kol traden på Tyskland (dödstraden). Fartyget fick öknamnet "trötte Theodor" då hon endast gjorde åtta knop under goda förhållanden. Hon klarade sig dock helskinnad genom kriget även om det var nära ögat i augusti 1944 då hon i Industrihafnen i Bremen utsattes för bombanfall som skakade om henne ordentligt men lyckligtvis inte gav några allvarliga skador.

Efter kriget blev fartyget beslagtagen av Flytkapitalbyrå p.g.a. det tyska lånet där de tyska finansierarna hade en inteckning 400 000 kr i fartyget. Detta verkar dock inte ha bekymrat John Larsson nämnvärt för under tiden han hade haft hand om henne hade hon gett honom en rejäl nettointäkt.

Fartyget såldes till Rederi AB Skansholmen i Västervik men namnet behölls. År 1953 såldes fartyget vidare till Italien och 1966 höggs det upp.

Det blev ytterligare två "*Havsbrisar*", båda motorfartyg, för John Larsson:

Först kom *Havsbris*[II] som levererades 1947 nybyggd från Higgins Inc. Ship yard i New Orleans. Hon var på 1 501 brt och såldes vidare till Brasilien 1951 och fick där namnet *Aurea Conde*. Hon förliste i september 1964 utanför Necochea, Argentina.



Havsbris [II] som Aurea Conde

Sedan kom *Havsbris*[III], f.d. *Ragnhildsholm*, som inköptes i februari 1952 från Svenska Amerika Linjen. Hon var byggd 1928 på Eriksberg i Göteborg för Svenska Amerika Mexico linjen och var på 5 155 dwt. I september 1954 såldes hon vidare till Hong Kong och blev där omdöpt till *South Breeze*. Sedan följde flera olika ägare fram till upphugningen 1970 i Taiwan.



Havsbris [III]

Men hur gick det för Arnold Bernstein som arresterades av nazisterna? Formella anklagelsen var brott mot valutarestriktioner. Hans rederirörelse konfiskerades och fartygen såldes till Holland-America Line. Gunnar Philipson och affärsvänner i USA hjälpte till med att köpa loss honom från Tyskland och den 1 september 1939 anlände han till New York med i princip två tomma händer. Men hans goda rykte som affärsman hjälpte honom att återstarta inom rederibranschen. Redan 1940 var han igång igen med *Arnold Bernstein Steamship Corporation* samtidigt som han detta år även blivit amerikansk medborgare.

Källor:

Huvudsakligen sonen Arne Larssons självbiografi "Fartyg och Vänskap", korrigerad för vissa uppenbara minnesfel.

Bildkällor:

John Larsson (Arne Larssons självbiografi "Fartyg och Vänskap")

Havsbris[I] (Sjöhistoriska museet)

Havsbris[II] (Okänd)

Havsbris[III] (FB/Roger Höglund)

Not:

"Trötte Teodor" var också en fars på Vasan i Stockholm som hade premiär i mars 1941. Annons från SvD 1941-04-08.



Text: Bo Jershed