

2022-10-15

Fregattskeppet *Ottolina* och sjökapten Wilhelm Ternström

Nedan ser vi fregattskeppet *Ottolina* som 1886 gjorde en uppmärksammas entré in i det svenska sjöfartsregistret. Vi börjar med att citera Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning den 28 januari 1887. Inledningsvis handlar tidningsartikeln om hur den stockholmska segelflottan nu fylls på igen efter ett antal större rederikonkurser. Sedan med lätt bearbetning...

"Det senaste inköpet och troligen det bästa något Stockholmsrederi på senaste tiden gjort, är inköpet av fregattskeppet Ottolina om 1,251 registerton av franska Veritas lista 1:a klass. Detta skepp är byggt i Holland av ek och kopparfast, dess master och underrår är av järn, däck och mellandäcksbjälkar även av järn, dessutom finns ångvinsch ombord.

Skeppet ankom under holländsk flagga läck till Port Elizabeth, varande på resa från Singapore till London med styckegods, och då besättningen nekade medfölja, togs besiktning a skeppet och dykare användes, till följd av vars besiktningsinstrument skeppets reparation därstädes skulle belöpa sig till över 5,000 pund sterling, och då detsamma var assurerat till 6,000 pund sterling beordrade assuranzen dess försäljning å öppen auktion.



Samtidigt med detta skepp låg även i Port Elisabeth Stockholmsbarken Stella Maris, kapten A. W. Ternström, vilken, då han fick höra talas om assuranzens beslut, personligen tog noggrann besiktning av fartyget samt, då han fann detsamma särdeles omsorgsfullt byggt och dess läcka ej förorsakad av svaghet, genast telegraferade till sin redare i Stockholm, konsul G. R. Lagergren, om fullmakt för dess inropning, vilken även ankom i tid.

Auktionen försiggick, och efter åtskilliga listiga anbud från på platsen boende vrakköpare, som väntade sig kunna erhålla fartyget för en spottstyver, föll klubban för kapten Ternströms anbud på 230 pund sterling. Naturligtvis förvånade sig vrakköparna, vilka i Port Elisabeth bildar en clique och arbetar gemensamt, över kapten Ternströms inköp av fartyget, oförmögna att inse, vad han ämnade göra med detsamma, men då seglen utropades av auktionären till försäljning och även dessa bevakades av honom, förstod de, vad hans mening var, nämligen att söka segla hem till Europa med detsamma.

Efter att ha överlämnat kommandot på sitt förra fartyg Stella Maris till l:e styrmannen, befraktade han även detsamma med en del af det nyköpta fartygets last till London, intog sedan nödig ballast, mönstrade besättning, som troligen var en av den mest blandade, som någonsin seglat under en svensk flagga, då däribland befanns såväl boers som japaner, hinduer, svarta m.m. och varav en del aldrig förr varit på sjön. Av svenskar fanns förutom kapten Ternström blott en man ombord.

Skeppet inlastade den 8 augusti till Bristolkanalen, utan att å detsamma någon reparation blivit företagen, till följd varav det även gick oassurerat till Europa. Allt avlöpte emellertid lyckligt och fartyget anlände den 5 oktober till Queenstown, där order erhöles för Cardiff, men drev detsamma under den svåra SW-stormen, då så många fartyg förolyckades på Englands västkust, upp till Holyhead Breakwater, där bättre väder avvaktades, och varifrån det sedan med bogserbåt fördes till Cardiff för klassning.

Skeppet är nu klart att med kollast avgå till Panama, på Amerikas västkust, efter att ha erhållit franska Veritas 1:a klass för fyra år.

Tagande i betraktande den stora risk, som var förenad med att såväl rekommendera inköpet av, som även hemföra ett läckt, kondemnerat och oassurerat fartyg en sådan distans, som från Port Elisabeth till England, och det med en besättning, varav en tredjedel aldrig förr varit på sjön måste det allmänt erkännas, att kapten A.W. Ternström vid detta tillfälle obestriddligen visat mer än vanlig affärsblick vid inköpet och djärvhet och sjömannaduglighet vid dess hemsegling. Det är också kärt att kunna nämna, att hans redare, konsul G.R. Lagergren i Stockholm, även erkänt detta genom att, som ett tecken av erkänsla, ställa till kapten Ternströms kredit en ganska aktningvärd gratifikation och kapten Ternström och Ottolina tillönskas all möjlig lycka på den långa färden runt Hornet."

Så långt GHT. Men vad var det för fartyg man hade kommit över?

Ottolina var byggd 1870 som fregattskepp. Byggare var J.&K. Smit's Scheepswerven, Krimpen aan de Lek, Zuid-Holland. Beställare var Murk Lels, Alblasterdam, Zuid-Holland.

Hon mätte längd 58,00 m, bredd 12,30 m och djup 8,30 m och dräktigheten uppmättes till 1 250 registerton. Hon blev därmed ett av de största fartygen i Sveriges dåvarande segelfartygsflotta.

Fartyget hade för sin holländske ägare huvudsakligen seglat i fart mellan Nederländerna och Indonesien men även gjort några turer mellan London och Singapore. Den 5 april 1886 anlände hon i läckande tillstånd till Port Elisabeth under resa från Singapore till London. Efter

undersökning av fartyget beslöts att kondemnera det och sälja det på auktion där nu Wilhelm Ternström ropade in henne.

Efter övertagandet seglade Wilhelm Ternström henne till Cardiff för nödvändiga reparationer och klassning. Under resan dit annonserade man i Karlshamns Allehanda efter befaret folk och efter ankomst kunde större delen av den illustra besättningen bytas ut mot mer gedigna blekingar. Uppfräschad och klassad ämnade hon sedan Cardiff den 28 januari 1887 med en kollast till Panama. Färden gick runt Kap Horn och man var framme vid destinationen den 1 juni 1887. Efter lossning blev det sedan Victoria på Vancouver Island för att lasta trä för Australien.

Därefter följde Melbourne – Newcastle(NSW) – San Diego – Tacoma – Puget Sound- Port Townsend – Port Pirie – Sydney – Newcastle(NSW).

Vid sista besöket i Newcastle (NSW) lastades skiffer för Genua. Den 19 januari 1890 lämnade fartyget Newcastle (NSW). Mycket snart hamnade man i dåligt väder med västliga stormar och mycket hög sjö. Fartyget började läcka med en takt av 15 tum/tim och efter skeppsråd bestämde man sig att ta sig till närmsta hamn som var Port Chalmers på Nya Zeeland för att reparera. Efter undersökning där beslöt dock assuradörerna att fartyget skulle kondemneras och säljas på auktion. Fartyg och frakt var väl försäkrade och redaren G.R. Lagergren fick ut 90 000 riksdaler för fartyget och 30 000 riksdaler för frakten.

”Vraket” ropades in för 1 750 pund av ett lokal stuveri för att tjänstgöra som flytande magasin i hamnen. Som sådant fungerade det sedan fram till 1905 då det sänktes i Cook Strait mellan Sydön och Nordön.

Wilhelm Ternström tog sig hem till Sverige och 1892 fick han befälet på lastångaren *Thyra* som han sedan förde ända fram till sin alltför tidiga död nyårsafton 1903 bara 54 år gammal.

Men vem var då denne oförvägne Wilhelm Ternström? Han kom från den kända sjöfararsläkten Ternströms i Karlshamn som fostrat många sjökaptener. Själv gick han till sjöss 15 år gammal på skonerten *Eric Andreas* där hans far Johan Erik Ternström var skeppare. Det första egna skepparejobbet kom 1874 med skonerten *Clara*. År 1882 hämtade han hem G.R. Lagergrens nyinköpta *Stella Maris* från Bordeaux, ett fartyg som han alltså lämnade 1886 för *Ottelina*.

Och redaren, vinhandlaren, konsuln m.m. G.R. Lagergren? Till honom återkommer vi i ett senare inlägg.

Text: Bo Jershed

Bild: Håkan Nihlman