

2022-07-24

## ”The end of an era” – m/s *Roslagen* [IV]

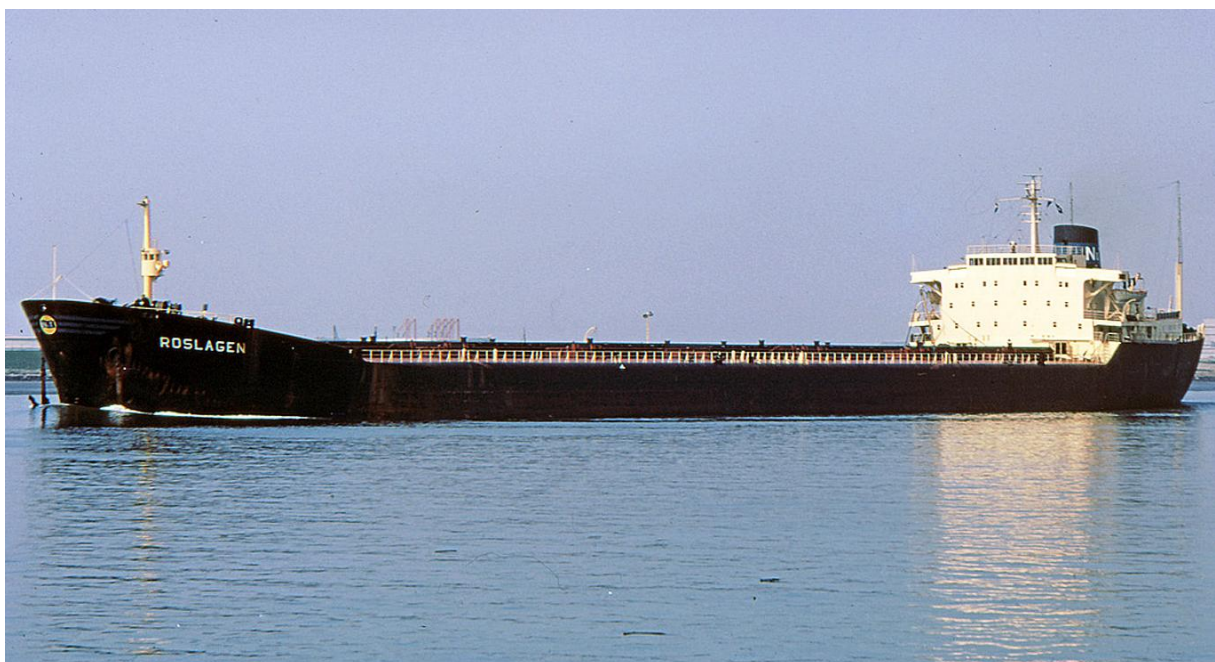
Nu har vi kommit till fram 1967 och till det fjärde och sista fartyget med namnet *Roslagen* som levererades till Rederi AB Roslagen. Sedan den föregående *Roslagen* [III] hade skrotats 1959 hade Nordström & Thulin som kontrollerade rederiet genomgått en del förändringar.

Generalkonsul P.G. Thulin hade gått bort 1961. Nordström & Thulin kontrollerades fortfarande av familjen Thulin men man hade rekryterat en extern VD. I styrelsen ingick förutom familjemedlemmar även den kände affärsjuristen Carl Swartling från Stockholm som tidvis också fungerade som styrelseordförande.

År 1961 hade koncernen omorganiserats så att Nordström & Thulin Rederiagentur blev moderbolag med det ursprungliga Nordström & Thulin som dotterbolag som i sin tur fick Rederi AB Roslagen som dotterbolag.

I början av 60-talet hade koncernen sålt av sina gamla fartyg från 50-talet och det var dags för nytillskott. Först ut blev bulkfartyget *Atomena* på 22 310 dwt som levererades i oktober 1961 från det anrika Sir James Laing & Sons Ltd., Deptford vid floden Wear i Sunderland.

Vid samma varv sjösattes några år senare, den 24 april 1967, även det betydligt större bulkfartyget *Roslagen* [IV]. Varvet hade då året innan blivit övertaget av Doxford and Sunderland Group efter att ha varit i branschen ända sedan 1793. Under sin nya ägare kallades nu varvet Deptford Yard. Här byggdes totalt 17 bulkfartyg av varierande storlek fram till 1985 då varvet lades ned.



m/s *Roslagen* på ingång till Rotterdam april 1969. Foto: Bob Scott (Shipspotting.com)

*Roslagen* [IV] blev med sina 50 640 dwt Sveriges största bulklastare och en av de största i världen då hon levererades 1967. Hon mätte lxbxd = 211x28x17 meter vilket volymmässigt gav 19 544 nrt. Lastutrymmet var uppdelat i åtta lastrum. Huvudmaskineriet bestod av en 7-cyl GV diesel 850/1 700 VGS – U på 15 400 EHK som skulle ge en marschfart på 16 knop.

På grund av sin storlek kunde *Roslagen* [IV] inte färdigställas vid varvet eftersom en tillräckligt stor torrdocka saknades. Efter sjösättningen fördes fartyget istället till Palmer's Dry Dock i Hebburn, som ligger vid floden Tyne halvvägs upp mot Newcastle. Här genomfördes de sista arbetena och slutinspektion samt dopceremonin den 24 augusti med fru Lars Prytz som gudmor. Efter godkänd leveranstur levererades fartyget i mitten av september 1967 till rederiet. Prislappen uppgavs till cirka 2 miljoner pund.

*Roslagen* [IV] kom bl.a. att gå till Japan med kol från Polen och malm från Port Etienne i Västafrika. På återresan från Japan hämtade hon malm i Peru för lossning i Mexikanska gulfen. Därifrån fraktades spannmål till Hamburg och Rotterdam.

I början av 70-talet ville delar av familjen Thulin sälja företaget. Aktierna var nu utspridda på flera händer i släkten. Sonderingar fördes med Salén men ledde ingen vart. Istället blev det ett "management-buy-out" där den dåvarande ledningen med Lars Prytz och Ronald Bergman i spetsen med hjälp av Östgötabanken köpte ut familjen. Affären blev klar i december 1972 och därmed var efter drygt hundra år den Thulinska eran i företaget över.

Ett av de första större besluten av de nya ägarna blev att sälja *Roslagen* [IV]. Hon såldes ganska omgående året efter till Mercury Bulkcarriers i Liberia för 11 800 000 dollar vilket gav en rejäl kassaförstärkning till de nya ägarna för framtida expansion

*Roslagen* [IV] genomlevde sedan ytterligare ett ägarbyte innan hon 1984 blev upphuggen i Kaohsiung på Taiwan.

Text: Bo Jershed