

2021-11-20

M/T *Saint Gobain* – en turgubbe utanför spärren i allierad tjänst

Bilden nedan visar Trelleborgs Ångfartygs AB:s motortanker *Saint Gobain* liggandes i Corpus Christi. Fotot är förmodligen taget 1946. Om detta fartyg, som seglade utanför spärren under kriget, finns en hel del spännande att berätta.

År 1928 hade Trelleborgs Ångfartygs AB gett sig in i tankersegmentet med tankfartygen *Pollux* och *Castor*, båda på ca 13 400 dwt. Satsningen hade varit lyckosam och 1930 utökades flottan med *Capella* på 14 640 ton och 1932 med *Procyon* på 13 625 ton. Tankfrakterna visade en uppåtgående tendens i början av 1935 och rederiet beslöt att beställa ytterligare tankfartyg och lade detta år en beställning hos Deutsche Werft i Hamburg på två fartyg: ett på ca 14 600 ton och ett mindre på ca 1 200 ton, båda för leverans hösten 1936. Det större fartyget levererades i oktober 1936 och döptes enligt dåvarande namnkonvention till *Regulus* (den ljusstarkaste stjärnan i Lejonets stjärnbild). Det blev med sina cirka 14 800 dwt det största fartyget i rederiets flotta. Jungfruresan gick från Hamburg till Aruba. I början av 1937 tidsbefraktades hon på två år av norska befraktare.



I början av 1939 blev hon tidsbefraktad på 10 år av det franska bolaget Raffinerie de Berre och namnet ändrades till *Saint Gobain* enligt befraktarens önskemål. Vid krigsutbrottet befann hon sig på resa från Talara (Peru) till Port-de-Bouc vid Marseille med full last av olja. Hon fick order att gå in till närmaste neutrala hamn som blev San Juan på Puerto Rico. Här lämnade en stor del av besättningen och endast 16 man blev kvar av den ursprungliga besättningen på 42 man. Efter sex dagar kom order att fartyget skulle bege sig till Barcelona som då var en neutral hamn. Trots underbemanningen beslöt man sig för att ge sig iväg och manskapet fördelades broderligt mellan maskin och däck.

Efter vissa administrativa formaliteter i Barcelona kunde man fortsätta till Port-de-Bouc. När lasten hade lossats och besättningen kompletterats återvände man till Mexikanska golfen och hämtade en

ny last till Marseille. Det blev tre liknande resor till innan Frankrike sommaren 1940 kapitulerade. Fartyget låg då på varv i New Orleans efter en grundstötning nära ön Bonaire i Nederländska Antillerna. Tidsbefraktningen upphörde nu och fartyget gick istället in i det svensk-brittiska avtalet och sattes i allierad tjänst.

Efter tre månader i New Orleans blev det order att gå till Aruba för att inta full last av olja till Storbritannien. Efter lastning gick man till Bermuda för att därifrån ansluta till en konvoj från Halifax till Liverpool. Denna konvoj (HX-84) bestod av sammanlagt 38 fartyg eskorterade av hjälpkryssaren *HMS Jervis Bay*. På resan över Atlanten till Liverpool blev konvojen den 5 november 1940 angripen av det tyska fickslagskeppet *Admiral Scheer*. Fem handelsfartyg och hjälpkryssaren sänktes. Den senare efter en hjältemodig insats för att ge konvojen tid att skingras. *Saint Gobain* kom fram oskadd till Liverpool. Här fick man vänta i tre veckor på redde innan lasten kunde lossas. Under tiden fick man vara med om flera bombanfall mot staden.

Från Liverpool gick man sedan i konvoj mot Abadan för att hämta en ny oljelast. Vägen genom Medelhavet var i praktiken stängd så det var färd runt Goda Hoppsudden som gällde. Konvojen på ett 30-tal fartyg skingrades dock redan efter några dagar på grund av dåligt väder och man fick fortsätta ensam. Efter en mellanlandning i Kapstaden i början av januari 1941 för proviantering fortsatte man till Abadan.

När lasten intagits gick färden till Freetown i Sierra Leone på Afrikas västkust, Denna hamn var uppsamlingsplats för konvojer till Europa. Därifrån gick man vidare i konvoj (SL-68) på 62 fartyg mot Liverpool skyddade av det engelska slagskeppet *HMS Malaya*. Strax efter avfärd blev konvojen den 20 mars 1941 angripen utanför Cap Verde-öarna av tyska ubåtar och sju fartyg sänktes. Även eskortfartyget *HMS Malaya* träffades av en torped men kunde senare ta sig till Trinidad för reparation. Konvojen fick order att skingras. *Saint Gobain* tog sig till Halifax och besättningen kunde fira en någorlunda lugn påsk där.

Från Halifax fortsatte man i en ny konvoj (HX-122) med 28 handelsfartyg till Liverpool och sedan tillsammans med 10 andra fartyg vidare till Swansea dit man anlände i början av maj 1941. Konvojen hade stark eskort hela vägen från Halifax och inga fartygsförluster uppstod. Lossningen tog 10 dygn under oupphörliga bombanfall. Efter lossning blev det barlastresa till Galveston och därifrån med ny oljelast via Halifax i konvoj (HX-137) som omfattade 60 handelsfartyg till Glasgow dit man kom i slutet av juli 1941. Även denna konvoj var starkt eskorterad och inga förluster skedde. Efter Glasgow kom order att gå till Aruba och inledningsvis gick man med i konvoj (ON-2) mot Montreal men på sin fortsatta resa mot Aruba, i höjd med Bermudas, fick fartyget en roderskada och tvingades gå i dock i New Orleans.

Efter att fartyget reparerats följde en tid med fart mellan mexikanska och amerikanska hamnar. I slutet av november 1941 lämnade *Saint Gobain* New York med order att via Cape Town ta sig till Abadan i Persiska viken. Här blev hon från vårvintern 1942 sysselsatt i trafik mellan Abadan och Cape Town, Karachi, Bombay och Colombo. Uppgiften bestod bl.a. i att bunkra brittiska örlogs- och transportfartyg. Det var just då de allierade höll på att ladda upp inför el-Alamein. Slaget om Madagaskar hade också precis inletts. Medelhavet var avstängt för allierade fartyg och det svärmade av tyska ubåtar i området för att störa uppladdningen.

Slaget om Madagaskar pågick från mars till november 1942. Ön kontrollerades av Vichyregimen men besattes av engelsmännen för att förhindra att den skulle falla i tyska och japanska händer och på så sätt hota försörjningslinjerna till brittiska åttonde armén i Nordafrika. Det avgörande slaget vid el-Alamein ägde rum den 23 oktober till den 3 november 1942.

Totalt deltog *Saint Gobain* i 21 konvojer i Indiska oceanen. Konvojerna från Abadan startade i Bandar Abbas och de olika konvojsträckorna var Bandar Abbas-Aden, Bandar Abbas-Bombay, Colombo-Bombay, Capetown-Durban, Durban-Kilindini (Mombasa).

Vid ett tillfälle då hon passerade Moçambiquekanalen i konvoj sänktes fyra båtar för om och fyra akter om henne. Vid upprivningen av en annan konvoj utanför Aden kom *Saint Gobain* ensam tillbaka. Tack vare sin höga fart lyckades hon hålla undan då konvojerna splittrades. En u-båt i undervattensläge kunde inte matcha henne fartmässigt.

Sista konvojresan för henne blev i mars 1944 och den gick från Bandar Abbas till Aden (PA-71).

Vid krigsslutet i Europa låg *Saint Gobain* i Abadan och första resan därefter gick till Sydney. Från Sydney sedan i barlast till Curaçao där hon lastade olja för Liverpool. Efter lossning i Liverpool lämnade hon sin engelska "wartime"-charter och nästa hamn blev Malmö dit hon anlände den 3 oktober 1945. Det blev hennes första besök i svensk hamn. Här dockades hon in på Kockums för en välbehövlig översyn efter sina fem år i allierad tjänst.

Under hela tiden utanför spärrarna, på ett par månader när, var sjökapten Ivar Carlsson (1899–1990) från Kalmar befälhavare ombord. Av Frankrike belönades han senare med "För berömliga gärningar, Medaille de Marine, 8:e storleken".

Efter genomförd översyn, reparation och besättningsbyte återinträdde hon sedan i det avbrutna tidsbefraktningsavtalet med de franska befraktarna. Detta varade fram till september 1949. Efter två år på öppna marknaden slöts 1951 en 5-årig tidsbefraktning med engelska befraktare.

Saint Gobain var i Trelleborgs Ångfartygs AB:s tjänst ända fram till 1959 då hon såldes till ett norskt rederi som bara någon månad senare sålde henne vidare till den statliga brittiska upphuggningsorganisationen BISCO, British Iron & Steel Corporation (Salvage) Ltd. Den sammanlagda tiden hos Trelleborgarna blev alltså hela 23 år vilket måste vara rekord för rederiet. Hon var för övrigt det enda förkrigsfartyget i rederiets efterkrigsflotta av tankfartyg. På slutet var hon dock ganska nerkörd.

Upphuggningen skedde i skotska Inverkeithing och under arbetet skedde en våldsam explosion. En hamnarbetare omkom och tre andra blev svårt skadade. Efter explosionen utbröt eld ombord på fartyget. Samtliga brandkårer i trakten sändes omedelbart till olycksplatsen där fartyget brann som en fackla mellan två andra tankfartyg, det ena med oljelast. Explosionen var så kraftig att husen skakade i Dunfermline på över sex kilometers avstånd från varvet. Man tror att orsaken till explosionen var att en gnista från en av skärbrännarna råkade antända en gasficka i en av tankarna.

Efter att i fem år framgångsrikt ha undvikit havets vargar och minor blev det en brittisk varvsarbetares oförsiktighet som till sist sprängde henne i luften. Gloria victis!

Text: Bo Jershed

Gloria victis: "Åra åt den besegrade"