

2022-08-28

Svenska Hamburglinjen [I] och ångaren *Jarl*

Den 20 juni 1895 invigdes Kielkanalen eller som den då kallades Kaiser-Wilhelm-Kanal. Detta blev startskottet för Trelleborgs Ångfartygs AB:s satsning på linjefart mellan svenska ost- och sydkusthamnar och Hamburg. Men man hade faktiskt "tjuvstartat" linjen redan under våren men då utan kanalfart.

Till kanalens invigning och dess festligheter kom grosshandlaren och redaren Frans Malmros seglandes i den egna lustkuttern *Maggie* tillsammans med sin fru och "tvenne båtkarlar".

Bakgrunden till den nya linjen var att rederiets hittillsvarande trampfart på de aktuella hamnarna hade förlorat alltför mycket gods till sina mer tidtabellstyrda konkurrenter.

Överst i nedan bild ser vi en annons för linjen från Kalmartidningen Barometern i maj 1895.



Initialt satte rederiet in sina två äldsta ångare *Corfitz Beck-Friis* (byggd 1871) och *Trelleborg* (byggd 1872) på linjen. Satsningen utvecklade sig positivt och även andra ångare i Trelleborgarnas flotta kom att användas på linjen. *Trelleborg* såldes redan 1899 till Karlshamn medan *Corfitz Beck-Friis* var i farten ända fram till 1915 då hon såldes till Helsingborg.

Hamburglinjens godsmängder ökade varje år på grund av ökad transatlantisk import till Sverige via Hamburgs hamn.

Trafikökningen på linjen gjorde att man bolagsstämman 1907 bestämde sig för att införskaffa en ny ångare och redan samma år köptes Rostockångaren *Ida Zschimmer* på 1 100 dwt. Prislappen blev efter en del ändringar 225 500 kr. Ångaren, som vi ser nederst på bilden, döptes till *Jarl*.

Hon var ursprungligen byggd på varvet Mackie & Thomson i Govan (Glasgow) och levererades år 1900 med namnet *Cambrian* till Hawthorn Line Ltd i London. Nybygget var på 1 100 dwt och var ämnat som fruktfartyg. Hon hade en trippel expansions ångmaskin på 930 hk, som gav henne en fart av 13 knop på full last, en anmärkningsvärd hög fart för en ångare av denna storlek. Hon var 63,20 meter lång, 9,32 meter bred och hade ett djupgående på 4,17 meter.

Hon avverkade raskt tre ägarskiften men med bibehållet namn och hemort tills hon 1905 hamnade hos Mecklenburgischer Lloyd GmbH i Rostock. Nytt namn blev *Ida Zschimmer*. Den 26 april 1907 köptes *Ida Zschimmer* av Trelleborgs Ångfartygs AB och fick som tidigare nämnts namnet *Jarl*. Hon sattes i fart både på bolagets Hamburg linje och på dess Antwerpen linje. Den senare linjen hade för övrigt startats 1896 dvs. ett år efter Hamburg linjen.

Vid första världskrigets utbrott 1914 hade rederiet elva ångare i fart på dessa båda linjer och i viss trampfart. I februari 1917 blev *Jarl* kvarhållen i England och inte frisläppt förrän den 1 april 1918. I de goda fartygskonjunkturerna som rådde under kriget sålde man 1915-1918 ut samtliga fartyg utom *Jarl* och ett till.

Vid krigslutet var rederiet stadd i god kassa och började nyanskaffa. Under åren 1921-26 inköptes hela tretton ångare.

Direkt efter kriget sattes *Jarl* in på den återupptagna Antwerpenlinjen. Mellan 1923 och 1925 blev hon utnyttjad som fruktfartyg och gick chartrad för AB Banankompaniet i Stockholm. Man lastade bananer i Rotterdam för hamnar i Skandinavien.

År 1924 återupptogs även linjetrafiken på Hamburg. Fyra år senare avknoppades Hamburglinjen till det nybildade bolaget Svenska Hamburglinjen AB. Bolaget hade startats med tyskt kapital men med *Jarl* Malmros som VD och huvudredare och med säte i Trelleborg. Med avknoppningen följde ångarna *Edo*, *Nisse*, *Knut* och *Jarl* som fortsatte att segla under svenskt flagg.

Senvåren 1936 såldes *Jarl* till rederifirman Ernst Russ i Hamburg efter att en längre tid legat upplagd i Hamburg. Tidigare på våren hade även *Edo* sålts, också efter att ha legat upplagd en tid.

Trafiken fortsatte sedan med de två kvarvarande ångarna fram till krigsslutet. Eftersom bolaget var helt kontrollerat av tyska ägare hamnade det efter kriget hos Flytkapitalbyrån som 1947 sålde dess två ångare till Trelleborgs Ångfartygs AB.

Som fågeln Fenix reste sig nu linjen ur askan och återstartade som en linje inom Trelleborgs Ångfartygs AB. Vi återkommer till denna Svenska Hamburglinjen [II] i ett senare inlägg.

Hur gick det då för vår ångare *Jarl* efter försäljningen 1936?

Ernst Russ i Hamburg vidare sålde henne direkt i juni 1936 till Societa Armamento Pugliese i Bari där hon omdöptes till *Barion*. År 1938 blev Marcello Messina i Genua ny ägare och namnet ändrades till *Giuseppi Messina*. Två år senare rekvirerades hon av italienska marinen som transportfartyg med samma namn. Hon återlämnades till sin ägare igen 1947 men ströks ur Lloyds Register 1948 av okänd anledning. Hennes slutliga öde är höljt i dunkel.

Till sist några ord om rederiet Ernst Russ i Hamburg.

Det startade 1893 och i linje med trelleborgarna etablerade man i samband med Kielkanalens öppnande en egen linje mellan Hamburg och ryska (inkl finska) östersjöhamnar. Det år 1928 etablerade bolaget Svenska Hamburglinjen kom att ägas av det tyska Hapag och Ernst Russ blev bolagets agent i Hamburg. År 1934 sålde Hapag bolaget till Ernst Russ som sedan ägde det fram till krigsslutet då dess tillgångar i Sverige konfiskerades av Flyttkapitalbyrån.

Ernst Russ kom tillbaka igen efter kriget och idag hanterar Ernst Russ AG en flotta på 29 fartyg där man är majoritetsägare. Fokus är på containerfartyg i storleksklassen 700-6 600 TEU.

Text: Bo Jershed och Bertil Palm

Bild: Trelleborgs museum