

MÅNADSFARTYG December 2024 – Motorfartyget *Kristina Thordén*

Uddevallafödde Gustaf Birger Thordén (1894-1963) inledde sin rederiverksamhet i Helsingfors i Finland 1924 tillsammans med kompanjonen Henry Nielsen i Rederi AB Suomi. Detta år övertogs ångaren *Savonia* på 2 700 tdw. byggd 1890.

”Vi var strängt taget inte mer än två fattiglappar som nu ägde ett fartyg” berättar Gustaf Thordén om köpet i sina memoarer. Redan 1926 separerade dock kompanjonerna och Gustaf Thordén blev ensam med två fartyg. Verksamheten expanderade och Thordéns rederier ägde strax innan andra världskriget ett femtontal fartyg. Störst var tankern *Josefina Thordén* på 9 800 tdw byggd vid Eriksbergs Mek. Verkstad i Göteborg 1932.

Skeppsredare Gustaf B. Thordén, Brändö tecknade i mitten av augusti 1938 kontrakt med Ab Crichton-Vulcan Oy, Åbo gällande byggande av två motorfartyg på vardera 6 000 tdw för leverans den 1 februari respektive den 1 april 1940 till ett pris av 28 460 000 fmk per fartyg. De var en utvecklad variant av två snarlika fartyg som levererades till Thordéns rederier 1938. Fartyg nummer två i denna nya beställning, varvets nybygge 758, kölsträcktes den 28 oktober 1939 och vid sjösättningen den 5 december samma år döptes hon till *Kristina Thordén*. På grund av kriget och dess konsekvenser skedde provtur och övertagande först den 28 april 1943.



Kristina Thordén Delaware Riven 1964-06-26 (Rickard Sahlstens bildsamling).

Direkt efter övertagandet gick *Kristina Thordén* till Mariehamn på Åland där *Selma Thordén* redan låg och där nybyggnadsinspektören Boris Iko bodde. *Kristina Thordén* lades upp skavfötters vid systerfartyget nedanför Badhusberget. I sin artikel "Två Thordénbåtar i åländska farvatten" beskriver Ove Iko händelseutvecklingen på Åland.

En rad kompletteringsarbeten gjordes på fartyget under uppläggningsen av en liten arbetsstyrka bestående i huvudsak av krigsledigt sjöfolk. Den 22 februari 1944 bombades Mariehamn av ryskt flyg, vilket skapade strömavbrott på hela ön. Det antogs att de upplagda fartygen var ett viktigt mål vid fällningen av de två bomberna. *Kristina Thordén* flyttades då till Notviken nära Bomarsund. Båda fartygen målades helsvarta och kamouflerades med granar och annat. I mitten av juni 1944 återfördes *Kristina Thordén* till Mariehamn och gick strax därefter över till Sverige där hon tillsammans med systerfartyget lades upp vid Lidingö Nya Varv och Verkstäder i Gåshaga på Lidingö. Här målades fartygen ånyo vita och fick Uddevalla som hemmahamn. De hade aldrig varit införda i finskt register.

Händelseutvecklingen i Finland under kriget oroade Thordén, som förblivit svensk medborgare, vilket föranledde en överflyttning till Sverige av betydande delar av verksamheten under 1944 med etablering i Uddevalla. Gustaf Thordén, som ägde fartyget personligen, anmälde den 30 maj 1944 *Kristina Thordén* till svensk registrering. Ett interimscertifikat utfärdades den 21 juni samma år. Thordén Lines hade bildats i Stockholm under kriget och inledde i mitten av 1945 linjetrafik mellan norra Europa och USA:s östkust. I Uddevalla byggde Gustaf Thordén även upp Uddevallavarvet som levererade sitt första fartyg i mars 1948.

Under en av resorna till USA för att hämta hem delar till det nystartade varvet eldhärjades *Kristina Thordén* den 10 oktober 1946 ute i Atlanten. Branden, som krävde fyra liv, förstörde överbyggnaden midskepps och maskinrummet fick svåra skador. Flera fartyg kom till undsättning och branden kunde till slut släckas. Den 13 oktober anlände *Selma Thordén* till platsen och kunde ta haveristen under bogsering till Uddevalla. Besättningen på *Kristina Thordén* hade slitit hårt och räddade genom sina insatser både liv och egendom. I pressen hyllades de som hjältar. När de sent omsider kom till Uddevalla promenerade ett antal besättningsmän till Hotell Carlia för att välförtjänt fira att strapatserna var över. De var inte finkladda och saknade således krage och slips när de anlände. Historien förtäljer att de därför nekades att komma in på krogen.

Händelsen gav stor uppmärksamhet i medierna. Så småningom ledde detta till inslag i revyer och till sången "Krogen i Uddevalla" med Harry Brandelius och Calle Jularbos orkester. Texten till "Krogen i Uddevalla" skrevs av Charles Henry, vilket var en pseudonym för Karl Henrik Karlsson (1901-67). För musiken svarade Herbert Wahlberg (1912-92).

I september 1947 var *Kristina Thordén* klar efter den omfattande reparationen och kunde sättas i trafik igen för Thordén Lines på Skandinavien-Nordamerika. Huvudhamnarna var Stockholm-Malmö-Göteborg-Köpenhamn och New York.

Kristina Thordén, som i alla år ägts av Gustaf Thordén personligen, överfördes i augusti 1961 till Thordén Lines i Uddevalla.

Gustaf Thordén omkom den 30 juni 1963 i en drunkningsolycka i vid Sotenkanalen i Bohuslän. Thordén Lines drevs i familjens ägo i ytterligare två år, men överläts på sensommaren 1965 till Rederi AB Rex i Stockholm.

Kristina Thordén hade redan under juli 1964, tillsammans med systerfartyget *Selma Thordén*, överlåtits till det nybildade liberianska bolaget Stella Marina Nav. S.A. i Monrovia. Vem egentligen stod bakom det bolaget är oklart, men management låg hos en av 1960-talet unga londongreker, Nic Georgacopoulos och hans nystartade Intership Co Ltd i Piraeus. Båda fartygen fick behålla sina namn i en flerårig charter till Thordén Lines, men flaggades grekiskt med Piraeus som hemort.



Kristina Thordén Port Newark, NJ, maj 1966. Foto Paul Kutta (Rickard Sahlstens bildsamling).

I februari/mars 1967 gick systerfartygen ur sin charter, då till Rexbolaget, och Intership, som vid tillfället drev tioalet fartyg, kom snabbt på obestånd. Från att under den inledande charterperioden för Thordén Line hållit fartygen i perfekt skick, hade Intership under senare tid snålat in på underhållet. Flera av fartygen lades i Piraeus.

Den unge A. Alexiou, som sannolikt haft någon form av tjänst hos Intership såg chansen att bli sin egen och lyckades under våren 1968 förvärva *Selma Thordén*, *Kristina Thordén* och ett ytterligare fartyg, *Joy*, i den upplagda flottan. Snabbt bildade han Alexship med kontor några kvarter ned på Akti Miaouli i Piraeus, den välkända shippinggatan där Intership redan var etablerat. *Kristina Thordén* skiftade namn till *Alexfan* och fick den stolte redarens A i skorstenen. Som formell ägare angavs Marhalieto Cia Nav. S.A. Det sattes panamaflagg för

säkerhets skull. Det hade ju varit statskupp och annat elände i Grekland. Hon lämnade Piraeus den 21 april till Carrara och gav sig därefter iväg till Persiska Viken via Mogadishu i Somalia. Suezkanalen var stängd vid denna tid. Efter lastning i Kuwait och Khorramshahr för Genoa, Trieste och Marseille anlade *Alexfan* Durban den 29 september 1968 med eld i lastrum 4 och 5. Först efter två veckor kunde elden släckas och då vara akterskeppet svårt skadat. Lasten lossades, men fartyget blev kvar och beslagtogs av myndigheterna.



Alexfan Durban 1968-09-25 (Rickard Sahlstens bildsamling).

Händelseutvecklingen i Durban medförde att Alexious blivande sjöfartsimperium redan under 1969 snabbt föll ihop. *Alexmar* ex. *Selma Thordén* och det tredje fartyget, *Alexvas*, lyckades man sälja till nybildade Strabac Shipping i Piraeus, bakom vilket stod trampredarna Stravelakis och Bacolitsas. *Alexfan* låg kvar uppankrad i Durban som vrak hela 1969 och blev ett tillhåll som festplats för ungdomar m.fl. I mars 1970 hade myndigheterna tröttnat och *Alexfan* såldes exekutivt till J. Newmark & Co (Pty). Skrotningen påbörjades den 18 april samma år.

Text:

Rickard Sahlsten

Not:

Texten till "Krogen i Uddevalla": <http://textarkivet.atspace.cc/krogen2.htm>