



VARVAREN

2017 Nr 3

Ro/ro-fartygen Kaprifol, Vallmo och Linné.

Lödöse Varf levererade 1972 ro/ro-fartygen Valerie, Vallmo och Vallann till Roto Line. Rederiet, som ingick i Johansson Gruppen, drev trafik på linjen Wallhamn- Felixstowe- Gent. När de fartygen sattes i trafik på Nordsjön började en kamp mellan Roto Line och Wallhamn på Tjörn och andra svenska rederier som trafikerade Nordsjön och Göteborgs hamn. Roto Line hade en basbeläggning i biltransporter bl.a. för Volvo och British Leyland. De kunde därför erbjuda bra avtal på övrigt gods. Tyvärr visade det sig att de tre fartygen inte fungerade helt tillfredställande, bl.a. hade de för svaga motorer, vilket gjorde att de hade svårt att hålla sina turlistor. Detta var en anledning till att Lödöse Varf några år senare fick beställning på tre nya större ro/ro-fartyg som skulle byggas 1977-79. En annan orsak var att Volvo aviserat behov av ökade transporter. Wallhamn, som svarade för transportererna av Volvos bilar och andra produkter, hade också långsiktiga avtal med British Leyland och Toyota om import av bilar. De nya båtarna skulle ta containers, bilar, trailers och annat enhetslastat gods.

Fartygen var för stora för att sjösättas vid varvet, så de byggdes i två delar som sedan sammanfogades vid utrustningskajen. Längden var 162 m och bredden 18 m, vilket var den största bredden som kunde passera broarna i Göteborg. Fartygen var på cirka 9 000 dwt och hade en 16 m lång akterramp för lastning och lossning. Förutom besättningen fanns det plats för 12 chaufförer. Det första fartyget, Kaprifol, kölsträcktes i oktober 1976. Akterskeppet sjösattes i februari 1977 och förskeppet tre månader senare. Kaprifol var det måttmässigt största fartyg som byggts vid Lödöse Varf och det största som gått på Göta älv. När hon lämnade varvet för att gå till Göteborg, i oktober 1977, hade hon hjälp av två bogserbåtar, en i fören och en i aktern. Efter dockning i Göteborg döptes fartyget i Wallhamn den 15 november. Gudmor var Ann-Marie Peterson maka till huvudredaren Carl-Hugo Peterson. Det var Lilla Edets Virkestransport AB som var största ägare och hemorten för Kaprifol var Lilla Edet. Fartyget, som bemannades och administrerades av OT-rederierna, chartrades av Roto Line och sattes in på linjetrafiken Wallhamn- Felixstowe- Gent- Oslo. Efter ett par år registrerades hon på Kommanditbolaget Bröderna Johansson.

Det andra fartyget, Vallmo, kölsträcktes i maj 1977, lämnade varvet i april 1978 och levererades den 22 maj till ett partrederi i Skärhamn med Anders Lindén som huvudredare.

Det tredje och sista fartyget i serien, Linné, kölsträcktes i december 1977 och levererades den 1 februari 1979 till OT-rederierna.

I slutet av år 1977, alltså ungefär samtidigt som Kaprifol levererades, visade det sig att Wallhamn efter många år skulle förlora transportererna för Volvo från årsskiftet 1978-79. De skulle flyttas till Älvsborgshamnen i Göteborg. Därmed skulle Wallhamn bli av med en storkund. Naturligt-vis ville man ha fortsatt samarbete med Volvo och kunde tänka sig att Roto Lines fartyg gick via Göteborg, men det var ändå inte intressant för motparten. De tre nya fartygen hade byggts för att passa Roto Lines produktmix av bilar, trailers och containers. Nu försvann en stor del av biltransporterna och vissa förändringar gjordes för att anpassa det tredje fartyget, Linné, till det nya läget. Johansson Gruppen fick se sig om efter andra frakter för fartygen.

De tre båtarna sattes in på olika trader. En ny linje, OT Africa Line, mellan Felixstowe i England och Lagos i Nigeria startades och Kaprifol sattes in på den. Vallmo placerades på en annan nyetablerad linje, OT North Africa Line, mellan Venedig i Italien och Tripoli i Libyen. Senare sattes Linné in på den linjen och angjorde även Bari i Italien och Benghazi i Libyen. När Johansson Gruppen gick i konkurs 1982 tog konkursförvaltaren över ansvaret för fartygen. Målet var att sälja dem till ett rimligt pris. I väntan

på det drev han dem vidare, men marknaden för ro/ro-fartyg var dålig och fartygen visade sig mycket svårsålda. De avyttrades så småningom med stora förluster.

Vad hände med **Kaprifol**?

Hon chartrades ut till Brittiska Försvarsministeriet för transporter till Falklandsöarna, men fick maskinhaveri och systerfartyget Linné fick ta över det uppdraget. Efter reparation chartrades hon av olika rederier och gick mellan Storbritannien och Kontinenten, men tidvis var hon upplagd bl.a. i Rotterdam och Göteborg. 1985 såldes hon till Kaprifol Shipping S.A. i Panama, som ägdes av danska intressenter, och hon fortsatte att trafikera europeiska hamnar. 1988 köpte Dannebrog Rederi A/S i Köpenhamn henne och hon fick namnet Naesborg. Sedan var hon utchartrad till flera olika rederier bl.a. Tor Line AB i Göteborg. 1990 befraktades hon av det danska rederiet DFDS A/S i Köpenhamn och namnet ändrades till Dana Corona, men hon fick sedan tillbaka sitt tidigare namn Naesborg. 1993 köptes hon av det grekiska rederiet Apostolos K. Ventouris Shipping Co i Pireus och fick namnet Attika. Ny hemmahamn blev Limassol på Cypern. Hon sattes i trafik mellan Brindisi i Italien och Patras i Grekland och året efter byggdes hon om till frakt- och passagerarfärja med plats för 316 passagerare och fortsatte gå på samma rutt. 1995 fördes hon över till Reyland Carriers S.A. Nassau på Bahamas och hon fick namnet Euromagique. Nu sattes hon in i trafik mellan England och Nederländerna. Där råkade hon ut för brand i maskinrummet, men reparerades och kom i trafik igen. Efter ett tag upphörde den trafiken och hon chartrades av det spanska rederiet ISNASA som strax därefter gick i konkurs och hon blev upplagd i Algeciras i Spanien. I mitten av november 1998, när hon var på väg till Pireus, fick hon åter brand i maskinrummet och bogserades in till Pireus där hon lades upp. Så småningom kom hon åter i trafik, men blev snart upplagd igen och i mitten av 2003 såldes f.d. Kaprifol, 26 år gammal, till Alang i Indien för upphuggning. Namnet ändrades till Magi.

Vad hände med **Vallmo**?

Hon såldes 1983 och var därmed det första av de tre fartygen som konkursförvaltaren lyckades sälja. Köpare var Cobelfret Ro/Ro Services i Antwerpen. Hennes nya namn blev Matina. Samma år råkade hon ut för maskinhaveri och efter reparation sattes hon i trafik mellan Antwerpen och de engelska städerna Immingham och Harwich. 1985 bytte hon namn till Loverval. Hon registrerades i Luxemburg 1991 och fem år senare i Panama. 2003 såldes hon till Marabou Shipping i Belize i Mellanamerika och fick namnet Marabou och fortsatte gå mellan Kontinenten och England till 2006 då hon lades upp i Rotterdam. Efter en kort tid chartrades hon ut till ett rederi i Ukraina. Redrick Company Ltd i Monrovia i Liberia blev nya ägare 2007 och hon fick namnet Faina. I slutet av september 2008, på väg till Mombasa i Kenya, kapades hon av somaliska pirater i Adenviken. Faina hade 21 mans besättning. Kapningen blev uppmärksammas eftersom lasten bestod av 33 ryska stridsvagnar och annan militär utrustning. Kaparna begärde 20 miljoner dollar i lösensumma, men efter långa förhandlingar sänktes summan till omkring 3 miljoner dollar (cirka 25 miljoner kr). En besättningsman fick hjärtproblem och avled under tiden. Fartyget släpptes den 5 februari 2009 efter att lösensumman betalats. 2013 såldes hon till ett rederi i staden Lomé i Togo i Västafrika och hennes namn ändrades till Ina. Hon låg sedan upplagd i Port Suez i Egypten. Året därpå 2014 kom det 36 år gamla fartyget, f.d. Vallmo, till Bangladesh för skrotning.

Vad hände med **Linné**?

Linné tog över uppdraget till Falklandsöarna 1983 när Kaprifol fick maskinhaveri. Sedan trafikerade hon linjen Malmö -Travemünde för Rederi AB Nordö i Malmö och hade även uppdrag för andra rederier, men var tidvis upplagd både i Rotterdam och i Göteborg. 1985 köpte Belinda Shipping S.A. i Panama Linné och hon fick namnet Belinda och befraktades av flera rederier i europisk linjetrafik. 1988 såldes hon till Dannebrog Rederi A/S i Köpenhamn och fick namnet Nordborg och fortsatte trafikera europeiska hamnar bl.a. i Medelhavet. Nordborg köptes 1994 av DFDS A/S i Köpenhamn och namnet ändrades till Dana Hafnia. Hon chartrades ut till olika rederier. 1999 fick hon namnet Kattegatt Syd, men efter några månader fick hon tillbaka namnet Dana Hafnia. Hon hade bl.a. uppdrag för DFDS Tor Line i Göteborg och blev 2001 registrerad för DFDS Tor Line A/S i Esbjerg och fick namnet Tor Hafnia. Samma år såldes hon till Strade Blu SRL. i Cagliari på Sardinien. Namnet ändrades till Strada Corsara och hon gick mellan staden Voltri i norra Italien och Termini Imerese på Sicilien. 2008 chartades hon

ut till Dubai och gick långresor från Mellanöstern via Indien till Kina, men kom sedan tillbaka för trafik på Medelhavet. I oktober 2011 blev Strada Corsara upplagd och såld till Indien. Namnet ändrades till Indus och i början av 2012 kom f.d. Linné till Indien för upphuggning.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar den 9 januari och håller på till och med den 27 mars.
- Årsmöte den 24 februari på Lödöse museum.
- Varvs- och sjöfartsdag den 24 mars på Lödöse museum.

Stig Bratt

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

Telefon 0706-079545 E-post: info@ varfshistoriska.se

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Erik Nordström 0520-66 04 71,

Stig Bratt 0520-751 22, John-Rolf Johansson 0520-980 76,

Åke Karlsson 072-23 31 159, Erik Kolthoff 073-42 57 546,

Lars Magnusson 076-78 44 667, Urban Pettersson 0520- 66 03 69

Björn Sörgaard 031-32 27 436.