



Lommaren

Rederibolaget Transatlantic

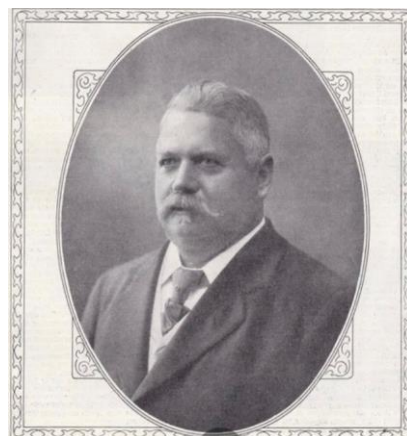
En kort historiebrevskrivning

Framtagen för Bostadsstiftelsen Wilhelms Lundgrens Minne & Transatlantics Bostadsstiftelse, av: Hans Erikson

2021-02-22

Wilhelm R Lundgren

Wilhelm Rogatius Benjamin Lundgren föddes i Söderåkra söder om Kalmar 1856. Han gick till sjöss redan som 13-åring och tog senare sjökaptensexamen vid navigationskolan i Göteborg. Lundgren blev en av den svenska sjöfartsnäringens mest framstående män och var delaktig i bildandet av rederiaktiebolagen Concordia (1887) och Nike (1890). År 1888 gifte han sig med Martina Lundgren (född Tode) från Göteborg och samma år bildade han tillsammans med köpman Justus Waller Rederiaktiebolaget Concordia. Lundgren var befälhavare i rederiets första fartyg men gick iland år 1900 för att bli skeppsredare på heltid.



Tillsammans med G.D Kennedy och Gustaf Palmgren bildade han Rederiaktiebolaget Nike där han blev verkställande direktör. Rederiets första fartyg var ett ångfartyg på 2800 dw byggt i England 1883 som inköptes år 1900 från Italienska ägare och döptes till s/s Nike. Lundgren blev några år senare även verkställande direktör för Ångfartygsaktiebolaget Sirius.

Lundgren hade stora visioner och planerade för transocean linjetrafik där en reguljär linje till Sydafrika stod högst på listan.

Rederibolaget Transatlantic 1904-1994

Bildandet

År 1903 reste han till England och beställde två ångfartyg på vardera 5600 dw. Det första fartyget s/s Kratos beställdes för Rederiaktiebolaget Nike och det andra s/s Atlantic för ett nytt bolag under bildande som kom att heta Rederiaktiebolaget Transatlantic med säte i Göteborg från år 1904. Nike slås 1908 samman med Rederiaktiebolaget Transatlantic och året innan hade Sirius gjort detsamma.

Det nybyggda fartyget s/s Kratos levereras från varvet i England 1904 och i september samma år avgår det från Göteborg till Kapstaden i Sydafrika, således kom Sveriges första transocean linjetrafik (Svenska Sydafrikalinjen) att startas. Den utvecklades väl initialt och kom succesivt att utökas till bl.a. Australien och Indien, primärt för att skaffa returlaster till hemresorna. I förlängningen ledde detta till behov av fler och större fartyg och på så vis kom Rederiaktiebolaget Transatlantic att utveckla reguljär linjetrafik även till Australien, Indien och Västafrika m.fl. områden.

Fartygsflottan växte stadigt och Kapten Lundgren som han föredrog att kallas hade även långtgående planer för en passagerar- och lasttrafik mellan Sverige och Nordamerika. Lundgren hade dock svårt att få gehör för sina planer hos banker och potentiella medinvestorer i form av andra Göteborgsrederier. Under en resa till London 1914 avlider Lundgren bara 58 år gammal.

Året efter att Lundgren avlidit startas passagerarlinjen Sverige -Nordamerika (Svenska Amerika Linjen) av Broströmsrederiet i Göteborg. En passagerartrafik som Lundgren skapade förutsättningarna för kom således att startas upp och drivas av ett rederi som tidigare varit motståndare till Lundgrens projekt.

Gunnar Carlsson född 1887 som hade anställts i Rederiaktiebolaget Transatlantic som rederitjänsteman 1904 övertar efter Lundgrens död 1914 VD-skapet för Rederiaktiebolaget Transatlantic, blott 27 år gammal.



M/S Kaaparen vid kaj i Port Elisabeth som första handelsfartyg som anläpt den nya hamnen

Gunnar Carlsson som ny VD

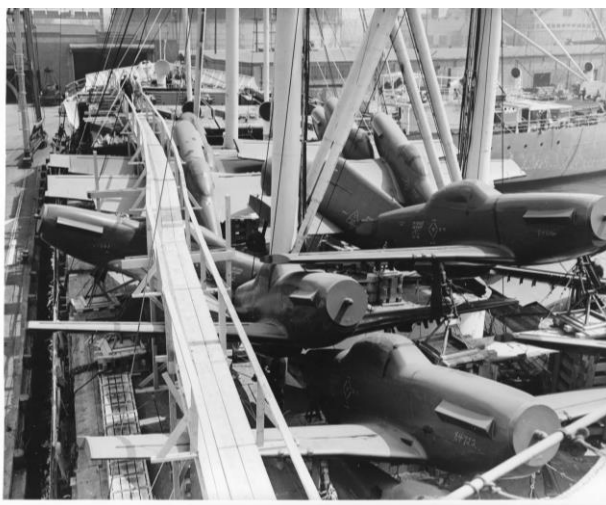
Gunnar Carlsson född 1887 och blott 27 år gammal, övertar efter Lundgrens död, 1914, VD-posten för Rederiaktiebolaget Transatlantic. Han hade anställts i bolaget som rederitjänsteman 1904 och hade även haft ansvaret för utklareringen av fartyget s/s Kratos till Sydafrika samma år. Gunnar Carlsson kom att bli en dynamisk redare som utvecklade Rederiaktiebolaget Transatlantic till ett av Sveriges ledande linjerederier. Gunnar Carlsson förvaltade inte bara arvet mycket väl efter Kapten Lundgren utan utvecklade även i högsta grad Transatlantics linjetrafik ytterligare med omfattande nybeställningar och ytterligare trafikerade linjer. År 1918 levereras rederiets första nybyggda motorfartyg Bullaren och Tisnaren, vardera på 9400 dw från Götaverken i Göteborg. Ett omfattande nybyggnadsprogram pågår från 1918 till slutet av 30-talet och ett flertal stora linjefartyg men även tankmotorfartyg levereras av bl.a. Götaverken och Eriksberg till Transgruppens olika bolag.



Andra världskrigets framgångar och förluster

Vid andra världskrigets utbrott bedriver Transatlantic och dess dotterbolag linjetrafik primärt från Sverige, Finland, Danmark, Norge till Södra Afrika, Australien, Nya Zeeland, Västafrika och Nordamerika m.fl. Även tanksjöfart bedrivs med tankmotorfartyg i storleken 10-12.000 dwt

År 1940 ägde Transatlantickoncernen 33 fartyg på sammanlagt 286.000 ton dödvikt (dwt) med en genomsnittsalder på 8 år. Under slutet av 30-talet hade Transkoncernen påbörjat en omfattande förnyring av flottan och under perioden september 1939 till september 1945 levereras 13 nya linjefartyg motsvarande 141.000 ton dödvikt och 6 tankfartyg motsvarande ca 70.000 ton dödvikt varav merparten byggda vid svenska varv.



1943, Los Angeles, Militärlast ombord fartyget Kookaburra inför färd mot Australien

Andra världskriget innebar att flera av rederiets fartyg var sysselsatta i lejdtrafik och konvojtrafik i Nordatlanten samt med skeppningar av stora mängder militärlast framförallt i Stillahavsområdet, inom ramen för linjetrafiken från Nordamerikas västkust till Australien.

Seglationsresultaten var goda och bidrog till de nybeställningar som kontrakterades för leverans under 50-talet. Gunnar

Carlsson som koncernens VD kom under andra världskriget att spela en betydande roll för lejdtrafiken och han lade ned ett stort engagemang gentemot och tillsammans med Ministry of War and Transport i London vilket även innefattade Svenska regeringens mandat. Det torde kunna sammanfattas i följande uttalande från Utrikesdepartementet;

"vad Gunnar Carlsson betydde för den s.k. lejdtrafiken och därmed vår försörjning under kriget torde vi ännu icke ha gjort fullt klart för oss"

Transatlantic och Transoil förlorade under andra världskriget 10 fartyg, 77 besättningsmän fick sätta livet till under de tidvis fasanfulla omständigheter som rådde till havs under krigsåren. De förtjänar all heder liksom alla de ombord som överlevde men fick leva med förfärliga minnen från krigsåren ombord.

Efterkrigstidens nya behov och möjligheter

Trots leveranserna av nytt tonnage under andra världskriget fortsatte behovet av än mer tonnage att växa. Det lades en uppmärksam beställning på snabbgående (20 knop) linjefartyg med passagerarkapacitet för Australientrafiken som allmänt kom att kallas "Molnserien". Fartygen som byggdes av Götaverken i Göteborg hette Nimbus på 8870 dw och levererades 1947 och systerfartyget Stratus levererades 1948. De följdes av två

ytterligare systerfartyg med en något större dw på 10.200 och båda fartygen Cirrus och Cumulus levererades 1950. Fartygen blev mycket omskrivna för sin fart och design och kvarstod inom Transatlantic till och med mitten av 70-talet.



Fartyget CIRRUS byggt 1950

Bolaget breddade även verksamheten till att inkludera kylfartyg och 1949 levereras Coolangatta med en dwt på 3332 följt av Cooranga på 4270 dwt och därefter Coolaroo på 5700 dwt och Coolgardie på 3525 dwt, båda levererade 1956. Transkoncernens och familjen Carlssons engagemang i kylfartyg utvecklades under 60- och 70-talet ytterligare mycket baserat på ett nära samarbete med Salen-rederierna i Stockholm. Det kom att innefatta både helägda och delägda kylfartyg samt befraktningsarbete. Under andra hälften av 70-talet lämnar Transatlantic sitt engagemang i kylfartyg där de sista fartygen blev Albany och Australic.

År 1947 ankommer amerikanska fartyget Alabaman till Göteborg fullastad med ett komplett raffinaderi från USA. Raffinaderiet hade köpts in av ett konsortium bestående av Transatlantic och Stora Kopparberg och efter uppbyggnad i Skarviks oljehamn i Göteborg lanseras raffinaderiets produkter på den svenska marknaden under namnet Koppartrans. I början av 60-talet såldes Koppartrans raffinaderi till Shell och namnet Koppartrans fanns kvar på bensinmackor över hela Sverige ett antal år för att därefter byta namn till Shell.

Framgångsår och banbrytande fartygsdesign

1953 tar sonen Per Carlsson över VD-posten för bolaget och Gunnar Carlsson blir Transatlantics styrelseordförande. Perioden från 1953 fram till mitten av 60-talet präglades av nya leveranser av linjetonnage för trafiken till Syd och Västafrika, Australien/Nya Zeeland, Nordamerika och Pacific-linjen, som täckte stora delar av Stillahavsområdet men främst mellan Nordamerikas västkust och Australien.

Bland linjefartygen kan ses en historisk återkopplingen till Kapten Lundgren genom namngivningen av skolfartyget G.D Kennedy (10420 dwt) som levererades 1957 och systerfartyget W.R Lundgren (ej skolfartyg) 1958. G.D Kennedy var nämligen även namnet på Transatlantics tremastade fullriggare byggd 1888 och i tjänst som seglande skolfartyg för Transatlantic mellan åren 1915-1923. Fartyget såldes därefter till marinen och döptes om till Af Chapman och är numera ett flytande vandrarhem i Stockholm.



Sjöbefäl på skolskeppet G.D. Kennedy, 1920

Ett antal bulkfartyg i storleken 16000 -35000 dwt levererades under första hälften av 60-talet och involveringen i bulksjöfart, dock med koncentration på större så kallad "panamax" tonnage, kvarstod till slutet av 80-talet. Exempel på denna typ av fartyg var nybyggena Gunnar Carlsson (54864 dwt) och Knut Mark (64340 dwt) som levererades i mitten av 70-talet.

Innovation som ledstjärna

Från mitten av 60-talet kom utveckling och design av nya innovativa fartygskoncept att bli Transatlantics ledstjärna. Bolagets ledning hade slagit fast att tiden för konventionella linjefartyg baserat på traditionell hantering av gods hade en begränsad överlevnad. Mer rationella lasthanteringsmetoder var ett måste för att bringa ned långa liggetider i hamnar, minska godsskador samt att även öka flexibiliteten för ett brett spektrum av olika laster. Nyckelorden kom först att bli "unitizing", dvs enhetsberedning och därefter "ro/ro", som står för "roll on - roll off."

Skandia-fartygen

Transatlantic kom att utveckla en fartygsserie benämnd "Skandiatypen" och systerfartygen Killara, Waitara, Woollahra och Talarah (vardera ca 13000 dwt) levererades 1966-67 från Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg. Fler fartyg av samma design komma att byggas av dess linjepartners Wilhelm Wilhelmsen, Oslo och East Asiatic, Köpenhamn - därav namnet "Skandia-fartyg". Fartygen kännetecknades av hög fart, stora dubbla lastluckor, kranar, anpassade lastrum för enhetsberedd last (flak/containers), kylrum och för den tiden stor däckskapacitet för containers. De sattes initialt i trafik på Australien/Nya Zeeland och efter hand även Sydafrika/Stilla havet och några av dem avslutade sin tid inom linjetrafiken till Västafrika under andra hälften av 80-talet. Killara var för övrigt ett av de fartyg som fastnade i Suez-kanalen under kriget 1967. Fartyget var på sin andra resa sedan leverans från Eriksberg, på väg hem från Australien, och blev liggande i Great Bitter Lake fram till 1967.



Oljemålning från 1966 av Skandia-fartyget

Killara

Samma år levereras Transatlantics fartyg Atlantic Span som första "ro/ro"- fartyg till samarbetskonsortiet Atlantic Container Line (ACL) som bedrev linjetrafik mellan Norden/Kontinenten och England till Nordamerikas östkust. Transatlantic ingick som part i konsortiet och Atlantic Span kom att följas av ett flertal systerfartyg från de övriga linjeparterna (Wallenius, IncoTrans, Cunard, CGM) och benämndes "generation one" och "generation two", ofta förkortat G1 och G2.



Atlantic Span, 1967

Tekniskt ny-tänk och Paralla-konceptet

Omdaningen av trafiken till Nordamerika och skapandet av ACL var banbrytande och den största nyheten var introduktionen av ro/ro-fartyget Atlantic Span och dess systerfartyg. Bolagets tekniska avdelning bolagiserades senare under namnet TransConsultants. De inledde en utveckling av tekniskt nytänkande och tog fram så kallade "deep-sea ro/ro-fartyg" från slutet av 70-talet fram till dess att Transatlantics sista nybyggda fartyg Atlantic Companion (36500 dwt) levererades från Kockums i Malmö 1984.

År 1971 levererade Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg världens första ro/ro-fartyg Paralla (20549 dwt) med snedställd akterramp, utvecklad av Transatlantic i samarbete med Navire. Fartyget var avsett för bolagets trafik mellan Nordamerikanska Västkusten och Australien (PAD Line) och följdes av systerfartygen Allunga (ägt 50 % av Transatlantic) och Dilkara som ägdes av den Australienska samseglingsparten ANL.



Jämsides med utvecklingen av Paralla-konceptet hade Transatlantic startat ett projekt som avsåg en stor teknisk tonnageförändring av den linjetrafik Transatlantic bedrev till Australien tillsammans med partnererna Wilhelmsen i Oslo och Danske ÖK (East-Asiatic) i Köpenhamn.

Kvalitetsfartyg får långa liv

År 1972 blir Per Carlsson styrelseordförande och lämnar över VD-skabet till kusinen Torkel Carlsson. Samma år levererar Eriksbergsvärdet i Göteborg ro/ro-fartyget Barranduna (23725 dwt). Det var en vidareutveckling av Paralla-konceptet också utrustad med snedställd akterramp men med större kapacitet. Barranduna kom att följas av av 4 systerfartyg med Transatlantic som delägare och fartygen kom att ingå i det nybildade linjekonsortiet ScanAustral. Både Paralla- och Barrandunatypen blev revolutionerande inom utvecklingen av stora "quarter-ramp ro/ro's" och än idag 2021 byggs fartyg som i mångt och mycket följer denna ursprungliga design, specifikt med en snedställd akterramp. Både dessa fartyg och systerfartygen har kommit att få långa liv och ägs idag av US Navy, upplagda på en marinbas på USA:s östkust - en bra kvittens på kvalitetsfartyg.

Under 70-talet investerade bolaget i ytterligare ett antal nya projekt. 1972 förvärvades ro/ro-fartygen Nike och Kratos (vardera 5670 dwt) som sattes in i närsjöfart mellan Stockholm och Kontinenten under namnet NIKE LINE. Jämsides med det var bolaget även en betydande ägare i TOR LINE. Sporrade av sina framgångar med framtagande och byggande av större ro/ro-fartyg designade TransConsultants även ett mindre sådant för närsjöfart; Bia (4580 dwt). Det levererades 1976 byggt enligt ett nytt koncept där arbetsnamnet kom att bli "katatran", enklast förklarar av att skrovet inte var ett konventionellt skrov utan i princip två jättelika ponton-konstruktioner med en motor i varje ponton. Ovanpå dessa byggdes sedan fartygets lastdäck. 1976 levereras även fabrikstrålaren Salmo (1599 dwt) till ett av bolagets dotterbolag med avsikten att bedriva industrifiske i vattnen runt Södra Afrika och Västafrika.

De tredje generationens linjetrafikfartyg

Nästa stora fartygsprojekt kom att bli att ta fram den tredje generationen av Parralla- och Barrandunakonceptet avsedda för linjetrafik till Australien, Södra Afrika och Västafrika. Även denna gång är det TransConsultants som tar fram designen av ro/ro-fartyget Bogabilla (31986 dwt) som levereras från Japanskt varv 1979. Det följs av systerfartyget Tourcoing och båda kom att sysselsättas i trafik till och från Australien inom samarbetspoolen ScanCarriers (fd ScanAustral).

En kort summering ger vid handen att Transatlantickoncernen i slutet av 70-talet var involverade i både linje-, bulk- och tanksjöfart, hade offshore ägarskap av en accommodation-rigg, var ägare av agentur, terminal, spedition och samlastningsverksamhet, teknisk konsultverksamhet, internationellt industrifiske samt trading verksamhet.



Bogabilla

Elgaren och Kolsnaren

För Transatlantics linjetrafik till Södra Afrika designas och byggs, samtidigt som framtagandet av Bogabilla, även ro/ro-fartygen Elgaren och Kolsnaren (vardera 28098 dwt) vilka blev epokgörande i denna trafik och rönste mycket publicitet. De drevs av Transatlantic inom ett trafiksamarbete med SAECS-konsortiet bestående av Europeiska och Sydafrikanska intressenter vars flotta bestod av stora cellulära containerfartyg och ro/ro-fartygen kom även att anlöpa kontinenten inom ramen för detta samarbete.



Dock föll det sig att denna linjetrafik, som startades av Wilhelm R Lundgren 1904, tvingades lägga ned och bolaget stänga sina kontor i Sydafrika och initialt omdisponera fartyg som en direkt konsekvens av Svenska regerings sanktioner mot regimen i Sydafrika 1987.

Kolsnaren och Elgaren säljs sedan knappa 10 år gamla till CGM rederiet i Frankrike som efter ett antal års drift i egen linjetrafik chartrar dem till Wallenius Line i Stockholm under charternamnen Porgy och Bess. Efter avslutad charter säljs fartygen till Messina Line

i Genua som framgångsrikt driver bägge fartygen till nära 30 års ålder i linjetrafik från Medelhavet till Södra Afrika.

Charter

1977 levereras ro/ro-fartyget Lilloet byggt på i princip samma ritningar som Elgaren/Kolsnaren/ Boogabilla. Fartyget byggdes i Bremen för tyska intressenter och långtidschartrades till Transatlantic som direkt satte in henne i PAD-trafiken i Stilla havet. Den köpoption bolaget hade nyttjades 1987 och kort därefter såldes fartyget till nya ägare.

Jämsides med beställningen av Elgaren och Kolsnaren hade ytterligare ett fartyg av i princip samma design beställts, dock något mindre i tonnage, som Arendalsvarvet i Göteborg kom att bygga och leverera 1978. Fartyget som fick namnet Bullaren (27980 dwt) var avsett för linjetrafiken till Västafrika (SWAL - Scandinavian West Africa Line) som drevs tillsammans med partnern Hoegh i Oslo. Tre systerfartyg byggdes av Hoegh i Polen för samma trafik.

Situationen i Västafrikanska hamnar var vid Bullarens leverans kaotisk med långa väntetider och det beslöts istället att chartra ut fartyget tillfälligt. Under namnet Bullaren kom hon bara ett göra en Västafrikaresa varefter hon bytte namn till Saint Roland för trafik i SWAL/Hoegh/Scadoa (Scadoa var ett Franskt rederi ägt av Swal/Hoegh) på linjen Västafrika. Linjetrafiken kom efter ett antal år att säljas till det Franska rederiet Delmas men Bullaren fick åter komma till bruk inom koncernen genom att TransProCon år 2007 tidsbefraktade fartyget för en period av 2 år primärt för internationella militärlaster.

Omorganisering och nya tider

År 1982 överlämnar Torkel Carlsson VD -skapet för Transatlantickoncernen till Peter Carlsson som är sonson till Gunnar Carlsson. År 1982 genomförs en större omorganisering genom att olika dotterbolag bildas och TransConsultants som sedan tidigare varit ett dotterbolag får sällskap med TransAgency som handhar koncernens agenturbolag, Transatlantic Ship Management som ansvarar för fartygsdrift, TransBulk som handhar bulkverksamheten och TransProcon som bedriver internationella projekttransporter, primärt med in-chartrat tonnage.

I början av 80-talet fick TransConsultants via Transatlantic uppdraget från samtliga i ACL ingående rederier att ta fram designen för vad som kom att kallas G3:orna eller "the third generations ro/ro:s" och sammanlagt kom 5 stora ro/ro-fartyg med 500 tons snedställd akterramp och för tiden epokgörande fasta containerracks på väderdäck.

Transatlantics initiala tonnageinsats var Atlantic Companion (36500 dwt) som levererades från Kockums i Malmö 1984. De övriga fartygen byggdes både på Kockums samt vid varv i England och i Frankrike och beställdes av ACLs övriga partners Wallenius, Broström,

Cunard, CGM. Atlantic Companion kom att bli det sista nybyggda fartyg beställt av Transatlantic som levererades till rederiet.



Fartyget Atlantic Companion, det sista som beställdes innan rederiets avveckling

Världsomspännande verksamhet

Samma år som Atlantic Companion levererades köper Transatlantic hela Broströms linjedinivision och dess linjefartyg. Transflottan ökar med 8 ro/ro-fartyg, 1 cellulärt containerfartyg och 2 semicontainerfartyg motsvarande ca 275.000 ton dödvikt. De Europeiska linjerna samlas i det helägda dotterbolaget TransOcean medan cross trade linjerna Atlanttrafik och Barber Blue Sea (BBS) som tillkom i förvärvet från Broström ägdes tillsammans med PAD Line direkt av moderbolaget Transatlantic. Atlanttrafik avvecklades redan 1984 och delägarskapet i BBS såldes efter ett par år till en av partnererna i linjekonsortiet som drev BBS.

Under TransOcean ingick då Europalinjerna till Syd- och Väst Afrika (TSA/SWAL/Scanloyd), Australien/Nya Zeeland (ScanCarriers) och Nordamerika (ACL) och genom förvärvet av Broströms linjedinivision utökades linjenätet med USA Gulf och Västkusten genom IncoTrans, Medelhavet genom Svenska Orient Linien (SOL), Portugal genom PortuLLoyd, Fjärran Östern genom ScanDutch. Transatlantics ägarskap av ACL-konsortiet ökade genom att Broströms och deras Holländska dotterbolag Incotrans andelar tillfördes Transatlantic och därmed kom Atlantic Compass (36500 dwt), levererad från Kockums 1984 också att bli Trans-ägd.

TransAgency som var Transkoncernens agenturbolag med kontor i Sverige, Finland, Danmark fick efter Broströmsaffären en ökad geografisk täckning genom agenturbolag i England och via dotterbolaget Incotrans i Holland ägdes agenturbolag i Tyskland, Holland, Belgien, Italien m.fl. Europeiska länder. Transatlantic ägde Oceanterminalen i Stockholm och Atlantterminalen i Göteborg och blev efter Broströmsaffären även helägare av speditorsbolaget Simon Edström AB och samt att ägarandelen i rederisamlastningsbolaget Scanfreight ökar efter att Broströms andel tillförts.

PAD Line trafiken i Stilla havet drabbas i mitten av 80-talet av ökad konkurrens från containertonnage och vissa av de historiska baslasterna som en gång i tiden utgjorde ett av skälen till satsningen på ro/ro-tonnage började att minska och till följd såljs linjen 1986.

Ensam ägande och integrerade transporter

Nedläggningen av Sydafrikatrafiken och försäljningen av PAD Line innebar att Transatlantic lämnat två linjer där man hade haft 100 %, ägarkontroll. Linjetrafikerna till Australien/Nya Zeland (ScanCarriers), Fjärran Östern (ScanDutch), Västafrika (SWAL/SCADOA/SCANLLOYD), Nordamerika (ACL/INCOTRANS) och Medelhavet (SOL/PORTULLOYD) var uppbyggda på "joint ventures", alltså samriskbolag med varierande ägarandel och inflytande. Vissa av linjerna stod även inför kommande nyinvesteringar i nytt tonnage.

Inom Transatlantic växer det fram en strategi att lämna vissa samriskbolag och satsa på dem där bolaget över period skulle kunna bli ensam ägare. Samtidigt ökade intresset för "integrerade transporter", alltså land, sjö, flyg som en verksamhet som skulle kunna bredda dess utbud av den traditionella linjeservicen. Försök gjordes att förvärva ASG och Simon Edström AB förde även långtgående förhandlingar med SAS om förvärv av deras speditjonsbolag Olson & Wright men då Bilspedition 1988 förvärvade aktiemajoriteten i Transatlantic avbröts försöken. Per Carlsson lämnade posten som VD, köpte ut Transbulk som drivs vidare under hans ägarskap, och kom att ingå i Bilspeditionskoncernens styrelse.

Bilspedition och slutet för rederiet

Bilspedition hade under en tid köpt upp flera svenska rederier med avsikt att skapa ett stort logistikföretag där alla typer av transporter skulle ingå. Transatlantic var tänkt att vara moderbolag för sjöfartsverksamheten. Således fortsätter ledningen den sedan tidigare inslagna linjen att söka uppnå kontroll av vissa av de linjekonsortier där man är delägare. Engagemanget ScanDutch och containerfartyget Nihon säljs till ett annat rederi och ägarandelar i ScanCarrier konsortiet avyttras inklusive ägarskapen i Boogabilla och Tourcoing till partnern Wilhelmsen i Oslo. Bolaget lyckas köpa ut dom andra partnerna i ACL för att 1989 stå som ensamägare av hela ACL inklusive IncoTrans. Det samma sker med Svenska Orient Linien där tidigare fullt ägarskap av ro/ro-fartygen Thebeland, Tyrusland, Vikingland och Vegaland kombinerades med att avsluta samarbete med FinnCarrier som en 40 % joint-venture part. Under 1989 respektive 1990 uppnådde Transatlantic således målet att få 100 % ägarkontroll av de två linjerna.

Bilspedition kom aldrig att fullfölja sina planer och beslöt istället att avveckla sjöfartsverksamheten och med det Transatlantic. ACL:s huvudkontor flyttas till New York och blir föremål för börsnotering. Bilspedition kvarstår via Transatlantic som minoritetsägare under ett antal år varefter även det engagemanget blir avyttrat. SOL:s medelhavstrafik och deras 4 ro/ro-fartyg såldes 1993 till B&N, Bylock och Nordsjöfrakt AB. Transatlantic Southern Africa Services (TSA), som bedrev spacechartertrafik till Sydafrika i

samarbete med SAECS, agentur verksamhet för Delmas trafik till Västafrika (tidigare SWAL), agenturbolaget Transocean i London och TransProCon ingår också i denna försäljning.

Vad hände sedan?

1994 sätts den definitiva punkten för Transatlantic då det sista helägda fartyget Atlantic Companion säljs till det självständiga ACL. Transatlantic kvarstår som bolag ett antal år och namnändras i slutet av 90-talet till Svenska Amerika Linjen AB för att agera ägare för ett bulkfartyg som Bilspedition långt tidigare för sitt engagemang i Front Line och ett par år in på 2000-talet fusioneras Transatlantic med ett annat Bilspeditionbolag som numera ägs av Schenker-koncernen i Tyskland.

ACL är sedan 20 år ej längre börsnoterat och ägs som ett dotterbolag av Italienska Grimaldikoncernen som framgångsrikt opererar ACL:s gamla linjetrafik över Nordatlanten och sedan ett par år med en helt nybyggd ro/ro-flotta. SOL-koncernen blev några år efter försäljningen till B&N börsnoterad men efter avnotering några år in på 2000-talet ägs företaget av andra redarintressenter i Göteborg. Det i SOL ingående fristående dotterbolaget TransProCon är idag 2021 det enda kvarstående bolaget från den ursprungliga Transatlantickoncernen som bedriver verksamhet i Sverige och företaget opererar en flotta av primärt ro/ro-fartyg för internationella projekt- och militärlaster.

Källor och hänvisningar till mer information:

Ansvarig för text är Hans Erikson, styrelseordförande Bostadsstiftelsen Lundgrens Minne & Transatlantics Bostadsstiftelse, med hänvisning till Transatlantics Historiska Arkiv, Göteborg och främst nedan beskrivna källor;

Rederiaktiebolaget Transatlantic

I KRIG OCH FRED av Dick Henriksson (2018)

Förlag Breakwater Publishing, Göteborg ISBN 978-91-86687-50-2

Transrederierna under 100 år

Klubb Maritim / Båtologen (1999)

Redaktör Tomas Johannesson