

# John Murray



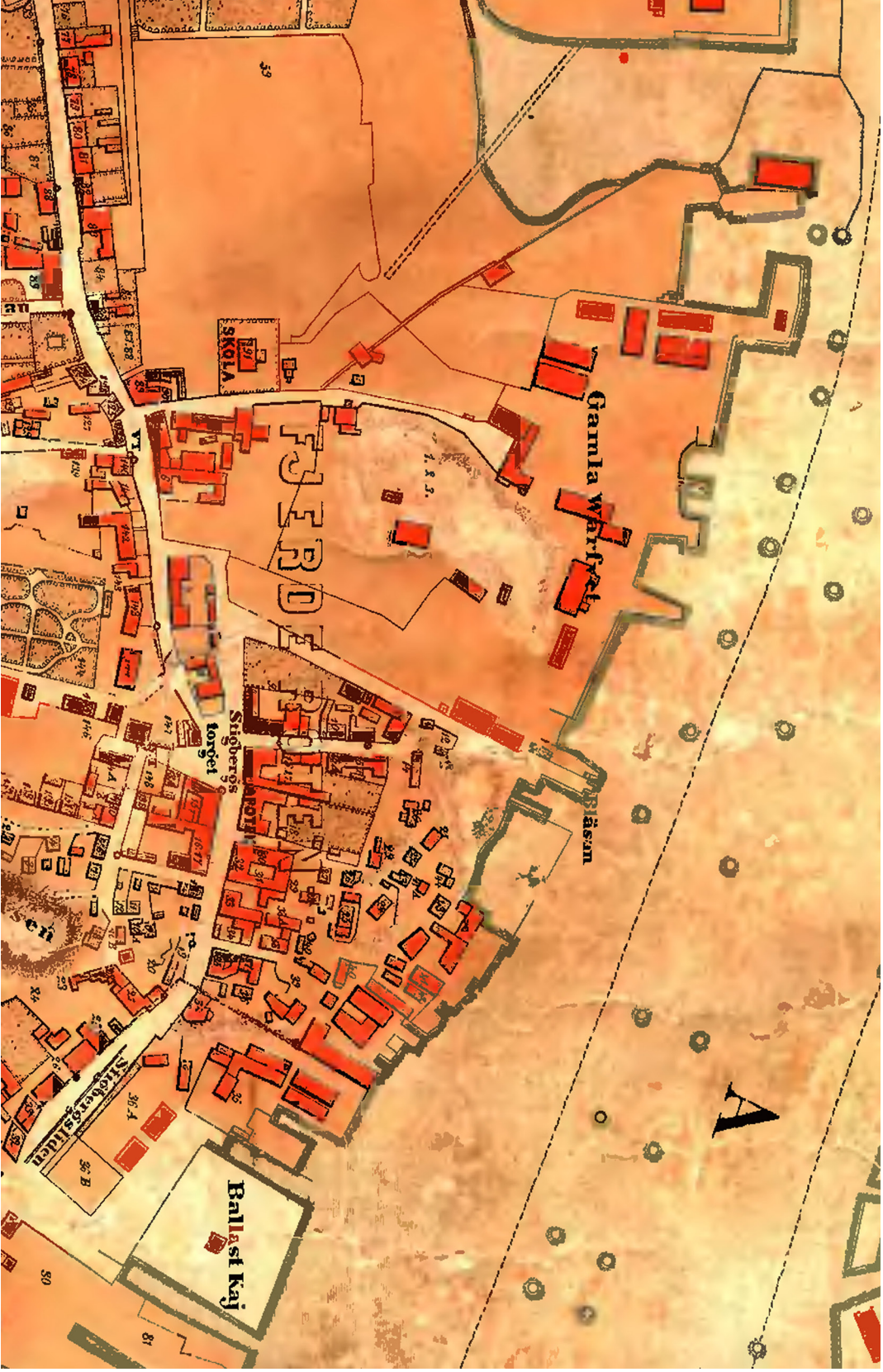
# G D Kennedy

Skeppsbyggare Redare Finansman  
Majorna och Göteborg  
1850 – 1916



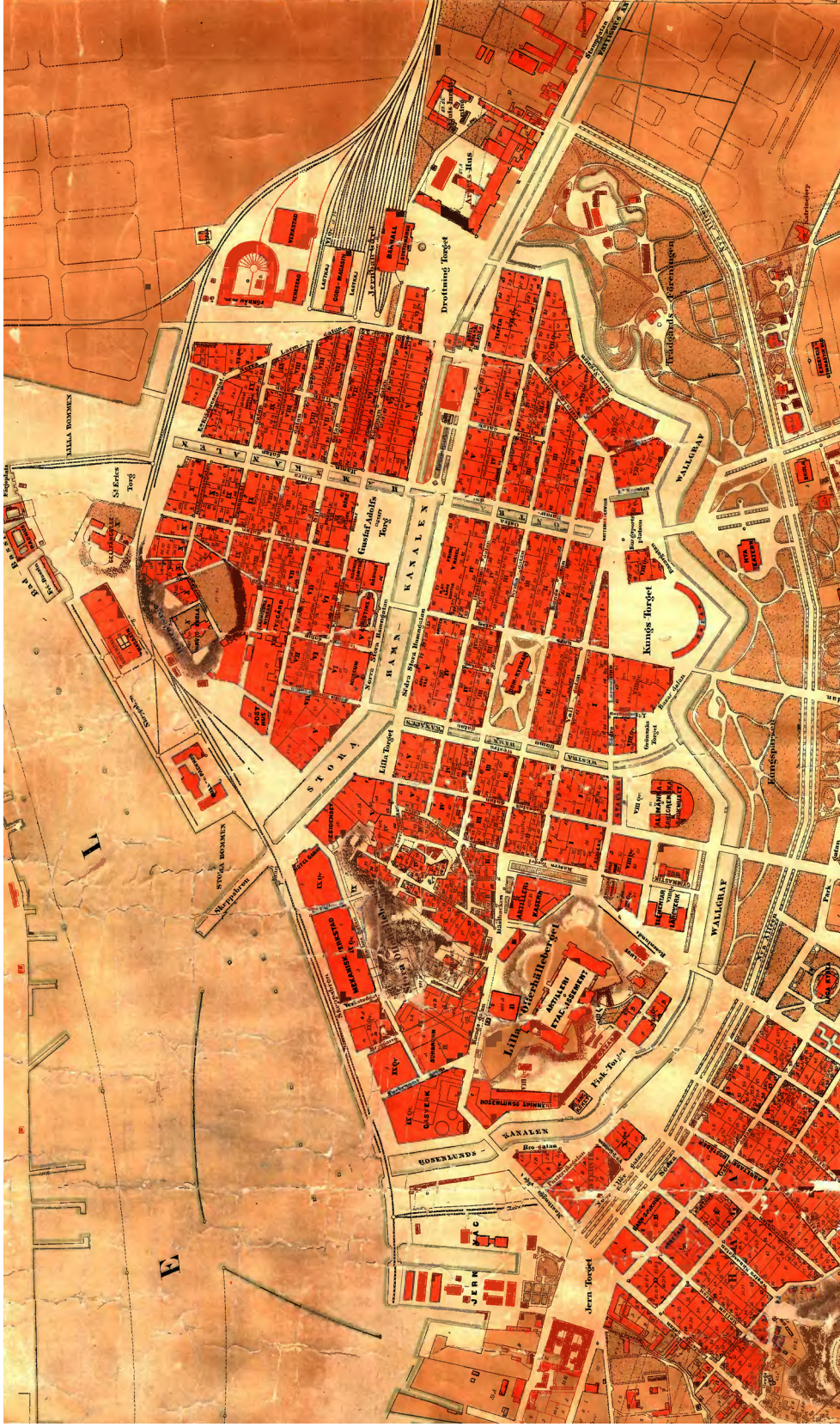


Białostockie Zakłady Graficzne S.A., Białystok, Polen  
2016



*Gamla Varvet och östra Majorna. Detalj ur Göteborgs tonkart från 1872, sva är efter sammanslagningen.*





*Gothenburg innanför vallgravnen. Detalj av tomkartan över Göteborg 1872.*





*Del av en karta över Majorna och Masthugget från 1876. Här visas östra Majorna. Kartan har en ny stadsplan ritad över den 1872 existerande bebyggelsen. Gamla Värket syns högst upp i bilden. Tillhandahålls av Regionarkivet i Göteborg.*





På JM Förlag har tidigare utkommit:

Douglas Persson: Balsbergsgrottan

Barbro Björk m fl: Råbelöf från forntid till framtid

Rickard Bruzelius: Skåneloppet Sveriges Grand Prix 1952 -1961

JM Förlag 2016

ISBN 978-91-639-1463-3-8

# **G D Kennedy**

**Skeppsbyggare Storrådare Finansman**

**Majorna och Göteborg  
1850 –1916**

**John Murray**

Medförfattare:  
**Svante Svensson  
Charles Palmqvist**



# Innehåll

Introduktion	13
Kapitel 1. Gamla Varvet i Majorna	17
Kapitel 2. Den 24 maj 1850	25
Kapitel 3. Farmor och farfar	31
Kapitel 4. Mormor och morfar	43
Kapitel 5. Skeppsbyggeriet tar fart	47
Kapitel 6. Morbror	52
Kapitel 7. En dag på Gamla Varvet	59
Kapitel 8. Uppväxtåren	67
Kapitel 9. En stapelavlöpning	71
Kapitel 10. Disponenten	76
Kapitel 11. Caroline	83
Kapitel 12. En kölhalning	89
Kapitel 13. Slutet på en era	94
Kapitel 14. Sigyn	97
Kapitel 15. Järnet tar över	103
Kapitel 16. Investeraren	105
Kapitel 17. Gamla Varvet säljs	123
Kapitel 18. Huset vid Nya Allén	129
Kapitel 19. Svensk sjöfart i bakvatten	135
Kapitel 20. Transatlantic bildas	139
Kapitel 21. Evert Taubes första hyra	147
Kapitel 22. 60-årsdagen	151
Kapitel 23. Australienlinjen räddas	154
Kapitel 24. Världskrig	157
Kapitel 25. Skolskeppet	159
Kapitel 26. Krig och amerikalinje	165
Kapitel 27. GD Kennedy avlider	167
Kapitel 28. Transatlantic växer vidare	168
Kapitel 29. Tankar om GD	170
Kapitel 30. Carolines änketid	178
Kapitel 31. Carolines testamente	181
Epilog	186
Bilagor	189
Kartor	4-6
GDs och Carolines rötter	190
Personregister	193
Litteraturförteckning	199
Ordförklaringar	201





## Introduktion

I min morfars biljardrum på Råbelöfs gård i Skåne hängde en tavla som fascinerade mig från barnsben. Det var en förminskad kopia av ett verk av Otto Holmström från 1893 visande Gamla Varvet i Göteborg. Man såg segelfartyg under kölhalning, brobänkar, magasin, byggnader och delar av Majorna med herrgårdar, kåkar och slingrande gränder.

Så småningom lärde jag mig att bilden föreställde Gamla Varvet i Göteborg och att min morfars fars kusin G Kennedy hade varit varvsdisponent där.

Det hände att familjen på min mors sida vid ärenden i Göteborg strålade samman i Kennedykajutan i källaren till Henriksbergs restaurang. Kajutan var den gamla befälsmännen från Transatlantics skolfartyg *G D Kennedy*, som sålts till kronan och där fått namnet af Chapman, nu vandrarhem vid Skeppsholmen i Stockholm. Vid samma tillfällen åkte man gärna genom Nya Allén i Göteborg och pekade ut var GD Kennedys palatsliknande villa en gång låg – tomten intill nuvarande metodistkyrkan St Jacob.

Det hände också att man som barn var tvungen att följa med föräldrarna vid besök hos gamla fru Kennedy, änka efter varvsdisponenten. Hon var mycket gammal och bodde kvar i den stora villan vid allén. Man skulle vid de besöken vara välborstad, vattenkammad och tyst. Man fick bara öppna munnen om man blev tillfrågad.

Senare i livet ville jag veta mer om GD Kennedy, min morfars farfars brorson. Men någon biografi hade aldrig skrivits om denne på sin tid mycket inflytelserike skeppsbyggare, redare och affärsman. Han som 22 år gammal år 1872 ärvde ledarskapet för familjeföretaget Gamla Varvet som med omkring 300 medarbetare huvudsakligen byggde segelfartyg av trä. Medan Lindholmen på andra sidan älven sedan flera årtionden var igång med att nita samman ångfartyg av järn.

I Majorna och Göteborg sjöd det av liv under andra halvan av artonhundratalet. Handelns blomstrade, industrier byggdes, stora förmögenheter skapades. En av dessa kom att bli GD Kennedys.

Här är historien om Gamla Varvet, Majorna och Göteborg under

perioden 1750 – 1946. Med GD Kennedy (1850 – 1916) i centrum.

Handlingen utspelar sig dels i borgarnas och handelns välordnade Göteborg, dels i sjöfartens och sjöfolkets vildvuxna Majorna. I dag är Majorna en stadsdel i Göteborg, men sammanslagningen av de två stadssamhällena skedde först 1868.

Majorna är en del av Kungsladugård, mark som en gång löd under Älvsborgs slott, en befästning som byggdes på 1300-talet och som revs vid mitten av 1600-talet, sedan Nya Älvsborgs fästning på öar i älvmyningen övertagit försvarsuppgifterna. 1621 hade staden Göteborg grundats på initiativ av Gustav II Adolf och erhållit stadsprivilegier. Staden byggdes på sankmark av inkallade holländare och fick från början en tydlig stadsplan med gator i räta vinklar mot varandra och med pampiga husfasader. Problemet var att det inte gick att segla upp till Göteborg, älven var för grund. Därför fick anländande handelsfartyg lossa sina varor på älven någonstans utanför Majornas strand. Godset lämpades över till småbåtar som kunde gå in i stora hamnen (nu Stora Hamnkanalen) i Göteborg.

När Ostindiska Kompaniet grundats 1731 blev Klippan i Majorna kompaniets utrustningshamn. På platsen låg tidigare Älvsborgs slott. Än i dag finns byggnader kvar från den ostindiska epoken, bl a den nuvarande restaurangen Sjömagasinet som var just ett sjömagasin.

Det berättas att befälhavarna satte sina fartyg på grund i leran vid Klippan, varefter lossning kunde ske. När lasten var lossad lättade fartygen och de kunde förhalas till ett läge för lastning.

Mellan Klippan och Göteborg gick en landsväg, Allmänna Vägen. Längs denna växte en vildvuxen stadsbildning upp. Här var en blandning av små enkla hus, herrgårdsliknande byggnader och verksamheter, de flesta med anknytning till sjöfarten såsom repslagerier, segelsömmare och, inte minst, skeppsvarv. Dessutom var här bostäder för sjömän, timmermän, kaptener och redare samt mängder av små krogar och värdshus.

Så gick tiden, Majorna var sjöfartens stad, Göteborg handelns. Gränsen gick över Stigbergsliden, backen som går mellan Masthugget på Göteborgssidan och Stigberget på Majornasidan. Gränsen gick för övrigt rakt igenom ett hus, det oansenliga gamla värdshuset ”Styvern”.



*Tavlan i min morfars biljardrum. Gamla Varvet med segelfartyg under kölhalning. Och samtidigt – ångbåtar på älven. Otto Holmström 1893.*

När sammanslagningen mellan Göteborg och Kungsladugård (inklusive Majorna) skedde år 1868 hade älven genom Göteborg redan, med ångmaskinens hjälp, kunnat muddras, vilket gav skepp och ångbåtar tillträde till Göteborgs centrala delar.

Göteborg och Majorna var två skilda världar, men beroende av varandra. Två skilda miljöer som bildar bakgrunden till denna berättelse.

Till sist vill jag rikta ett särskilt tack till grosshandlare Svante Svensson (1860-1944). Han upplevde som praktikant själv livet på Gamla Varvet och beskrev detta i målande bidrag till Gamla Majpojks Förbunds skriftserie. Fem av dessa essayer har fått varva med mina kapitel för att skapa närvaro och liv.

Ett annat tack vill jag rikta till Annika Tergius som på landsarkivet i Lund arrangerat och tillgängliggjort Råbelöfs Godsarkiv, från vilket GD Kennedys familjehistoria har hämtats.

Ett tredje tack riktas till författaren och sjökaptenen Olof Traung (1888 – 1958), chef för Sjöfartsmuséet i Göteborg, vars böcker ”Kapten Lundgren”, ”John E Olsson” och ”Svenska Lloyd” haft stor betydelse som underlag i arbetet med denna bok.

Ett fjärde tack riktas till ättlingar till Anna och Harry Holmqvist, som ställt en för boken värdefull släktkrönika och albumbilder till förfogande.

Olika muséer och arkiv i Göteborg har också varit viktiga bidragsgivare, ett extra stort tack till arkivarien Cilla Ingvarsson vid Sjöfartsmuséet, som lagt ned ett stort arbete för att få fram bilder och informa-

tionsmaterial till boken.

Sist men inte minst vill jag tacka min hustru Birgitta för allt stöd, inklusive korrekturläsning, tolkning av gamla handstilar, värdefulla synpunkter och transporter.

Trevlig läsning!

*John Murray*

# Kapitel 1. Gamla Varvet i Majorna

*Text av Svante Svensson, redigerad och avkortad av John Murray  
Ordförklaringar på sid 201.*

När den nya Stigbergskajen, sektionen Haket-Betongskjulet, som en fortsättning av Nya kajen år 1910 öppnades för trafik, skulle bland många andra nyfikna även en gammal uttjänt kvartersman, som var född på Gamla Varvet och där nedlagt ett långt livs arbete, titta på anläggningen. Gubben var då nära åttio år och hans dotter, hos vilken han framlevde sina återstående dagar, ställde om att han fick åka i droska, enär han hade svårt för att gå. Väl ditkommen kände den gamle inte igen sig. Var är Gamla Varvet, frågade han, var äro magasinerna och var är den stora stapelbädden? Inte heller ser jag till kontorsbyggnaden eller den vackra herrgården. Vart har ni fört mig?

Då dottern upplyste honom om, att just här låg en gång Gamla Varvet, började Calle Börjesson – så hette han – att gråta. Kör mig hem igen, snyftade han, det här överlever jag aldrig!

Ungefär samma känslor ha nog även bemäktigat sig mången gammal majbo vid åsynen av den grundliga förändring, som denna minnesrika plats undergått. Man känner faktiskt inte igen stället. Här sprungo vi och lekte som barn, här gapade vi av förvåning över allt det underbara, som vårt öga skådade, här kunde vi med det största intresse följa tillkomsten av de vackra och ståtliga fartygsbyggnader, för vilka Gamla Varvet var så berömt, följa arbetet från det kölen sträcktes av de grova pitch-pinebjälkarna, stävar och spant restes, och bordläggningsplankorna ditspikades, däcksbjälkarna inpassades och däcken lades – ända till dess fartyget var färdigt att gå av stapeln. Vilken feststämning rådde icke då vid sådana tillfällen!

Med vilket allvar och med vilken iver gjorde icke då varje man sitt allra bästa, ifrån byggmästaren till den minste beckpojke. Det var icke nog med att arbetspersonalen och de tillstädeskomna åskådarna med största spänning följde förberedelserna till sjösättningen, även Majornas övriga befolkning, ja, man kan gott säga en stor del av Göteborgs invånare deltog i feststämningen. Fartygen i hamnen och på redde,



både svenska och utländska, flaggade över topp. På land och på fartygen hurrades, när det nya med vimplar och flaggor prydda skrovet lämnade bädden, pojkarna skreko ut sitt inneboende jubel, och de gamle myste så gott.

Eller vilket intresse visade icke vi pojkar och många med oss, när ett fartyg köllhalades! Hur för varje rundgång i kappståndarna fartyget mer och mer lades på sidan, tills slutligen däcket kröp ned i vattnet och kölen kom i dagen! Då fick man ofta se hur vattenmasken hade huserat i botten av kopparförhydda fartyg. Somliga plåtar liknade såll, andra hängde i trasor, medan åter flera voro alldeles borta. Allt detta är nu förbi. Endast de nu levande gamla kunna upplysa en nyfiken spörjande var Gamla Varvet en gång låg. Ungdomen vet det ej. Den har ingen aning om vilka minnen vi gamla majpojkar äga från segelfartygens dagar, vilken poesimättad atmosfär här en gång rådde!

Enligt tillgängliga källor synes Gamla varvet räkna sina anor från år 1663, då amiralitetet där förlade ett skeppsvarv. Magistraten i Göteborg ordnade med platsens upplåtande för ändamålet, och här uppfördes nu de för driften nödiga byggnaderna jämte smedja. Kronan byggde på varvet flera örlogsfartyg, vartill ekvirket togs ur Slottsskogen och angränsande skogsbestånd, samtliga lydande under Kungsladugård. Sedan en amiralitetsstat år 1700 inrättats på varvet, och det av regeringen på Carl den tolfte tid uppmuntrade kaperiet börjat att florerat, till skydd mot de utländska kaperierna under denne konungs krig, gick Majorerna ett nog så lysande, ehuru tillfälligt, uppsving till mötes. Den egentlige ledaren av de svenska kaperierna var Lars Gathenhjelm, vars tvåvånings boningshus ännu ligger kvar vid Stigbergstorget. Förr hörde till detta hus en större, trädbevuxen förgård med en tjock och hög stenmur, men någon gång på 1880-talet, då Stigbergstorget reglerades och det öster om Karlsgrenska skolan liggande manhuset jämte tillhörande stall och vagnbodar mm raserades, försvann även den Gathenhjelmska förgården med sina hundraåriga lindar.

Amiralitetet byggde även på varvet eller rättare lät inreda i ett magasin en kyrka, i vilken – enligt prosten Per Pehrsson – den berömda skeppsbyggmästaren Fredrik Henrik af Chapman, vars byst nu finns upprest i den lilla del av Gamla Varvsparken, som ännu finns kvar,

hade eget bänkrum. Vidare byggdes för kommandanten ett bostadshus, som ännu står kvar i nordöstra hörnet av Allmänna Vägen och Gamla Varvsgatan, ett bland de få hus i Majorna, byggda för ståndspersoner, som med sina stora, höga rum men utan vare sig hallar eller tamburer ännu icke skattat åt förgängelsen. Byggnaden äges f. n. av trävaruinspektör Bernh. Bomans arvingar. Som Gamla Varvet en följd av år utgjorde en egen församling, upptagande såväl kronans arbetare och tjänstemän som ock andra vid Allmänna Vägen, Fyrkanten, Stigbergstorget, Kjellmans- och Åsgatorna boende personer och hushåll, anlades ungefär samtidigt med kyrkans tillkomst en till församlingen hörande kyrkogård på dåvarande egendomen Djurgården, den s. k. Djurgårdskyrkogården.

Traditionen omförmäler visserligen, att lik skulle ha jordats även i en kyrkogård i varvsparken, men något bevis härför har icke kunnat lämnas, ehuru under Landgrenarnas tid och långt efteråt ingen gärna ville gå genom parken efter mörkrets inbrott. Då jag berättar detta, erinrar jag mig ett annat egendomligt förhållande, vartill flera i närheten boende personer stundom blevo vittnen. Utanför det höga, rödmålade plank, som omgav parken åt Karl Johans- och Bläsgatorna, hade förbi-passerande körsvänner ofta besvär med sina hästar, som bråkade på ett alldeles oförklarligt sätt. Somliga stannade och började darra. Somliga stegrade sig och kastade sig åt sidan eller ryggade baklänges. Andra satte av i fullt sken, men vad de blivit skrämde av, var det ingen som förstod. Tillbud till olyckshändelser saknades således icke. Författaren minns hurusom en gång ett lass bräder vräktes i gatan och hästen föll omkull under utstötande av hemska skrik. En annan gång rusade Carl G. Platin & Co:s häst mot planket, varvid flera dussin spirituosa föllo i gatan. Allt detta må betecknas som skrock, men ett frågetecken kan man ju alltid kosta på sig.

Förutnämnda kyrka, som antagligen icke hade sin plats på själva varvet utan längre upp i parken, härjades av en större eldsvåda den 20 september 1820, varvid även en hel del byggnader på varvet, såsom kasernen, stallet, chefens boställe samt flera hus på Stigberget och där omkring ströko helt eller delvis med. För under krigen visade tjänster hade emellertid Gathenhjelm av kungen erhållit Gamla Varvet i



*Gamla Varvet. Dörröverstycke, målat av Albin Tenglet (1888-1958) troligen omkring år 1907. Sjöfartsmuséet, Göteborg.*

förläning, som dock kronan återtog efter kaparekaptenens död. Därförut hade örlogsvarvet flyttats till det av staten anlagda Nya Varvet. År 1749 hade ett annat varv blivit anlagt vid västra sidan av Gamla Varvet, benämnt Viken eller Bagges varv. Författaren antar att detta varv ej kunde åtaga sig nybyggnader, enär där ej fanns någon lämplig plats för stapelbädd, utan antagligen avsågs endast för reparationer.

Efter grosshandlare Carl Bagges död övertogs varvet Viken först av handelsfirman A. P. Frödings änka med grosshandlare Carl Weinberg som disponent och därefter, år 1825, av Ambrosius Landgren, som samma år jämväl övertog Gamla Varvet och förenade Viken med detta. Nu fick det hela heta Gamla Varvet, ehuru i många år västra brobänken med bryggor, bassäng, markområden och sjöbodrar av äldre personer kallades för varvet Viken.

Under Ambrosius Landgrens tid gick varvet en storartad utveckling till mötes. Det var goda tider då, och handel och sjöfart blomstrade på ett oant sätt. Flera av Göteborgs köpmän hade egna fartyg, som mes-

tadels byggdes på Gamla Varvet. Till denna goda utveckling bidrogo även de då rådande differentiantullarna, varigenom varor, som infördes med svenska fartyg, fingo åtnjuta en tullrabatt av 20 %.

Vid sin sida hade Ambrosius Landgren, själv väl förfaren i skeppsbyggeriets konst, till medhjälpare den sedermera så berömde danske byggmästaren N. C. Kierkegaard, född 1819, som konstruerat och på Gamla varvet byggt de äldsta av de större segelskeppen, "Louis De Geer", "Heidi", "Erato" m fl. Det kunde ingen få sådana smäckra, för ögat så behagliga former på fartygen, sådan ädel "hållning", sådant ståtligt, alltigenom symmetriskt utseende på såväl rigg som rundhult som Kierkegaard och efter honom hans elev Johan Hübe. De på Gamla Varvet byggda fartygen voro kända över hela världen, där sjöfart bedrives, de gjorde den svenska flaggan känd och aktad, och att få föra ett sådant fartyg eller mönstra ombord som styrman eller besättningsman ansågs som en stor heder.

Med alla sina förtjänster kunde Kierkegaard understundom bliva häftig och uppbrusande mot sina underhavande, vilket kanske hörde till den tidens sed. Att det råder ett mera humant förhållande mellan över- och underordnade nu än då, ligger emellertid i alltför öppen dager för att behöva påpekas.

Jag vill här, utan kommentarer, återgiva en berättelse, som i många år var i svang i Majorna och som lyder sålunda:

På Gamla Varvet låg en gång under reparation ett finskt fartyg, vars kapten blev vittne till huru Kierkegaard rusade på och daljade upp en timmerman, som gjort sig skyldig till någon förseelse. Den finske kaptenen, som tyckte att bestraffningen var i hög grad orättvis, tog den slagnes parti och utbrast till slut, vänd emot Kierkegaard: "Du skall aldrig slå någon man mera". Och så blev det verkligen, ty kort därefter träffades Kierkegaard av en förlamning i båda benen, som gjorde honom oförmögen att gå. Han måste hädanefter köras i en sjukstol till och från de olika arbetsställena på varvet, och sin plats skötte han på så sätt i många år. Författaren minns mycket väl både Kierkegaard och den gamle timmermannen, som rullade honom omkring i sjukstolen.

Reparationer av äldre fartyg förekommo naturligtvis även titt och tätt. Efter en längre resa måste alltid ett fartyg omses och repareras,

och ofta kunde ett fartyg få ligga flera månader under reparation.

Utom nybyggnader, kölhalningar och därmed förbundna andra reparationer av skilda slag, ingick det även i Gamla Varvets arbeten att förlänga fartyg. Det gick så till att fartyget upphalades på land – vanligtvis på den östra stapelbädden – och itusågades på mitten, varefter en grov kätting manades omkring den ena fartygshalvan, som drogs på bädden så pass långt ifrån den andra halvan, som motsvarade det mått, varmed fartyget skulle förlängas. Det gick inte många veckor åt att omändra en skonare eller brigg till ett skepp med tre master, i stället för att det förut endast haft två.

Ambrosius Landgren, som var född i Majorna 1792 och död därstädes 1845 hade en enda son, Adolf Fredrik, som vid faderns frånfälle blott var 16 år gammal. Till följd härav måste varvets ledning tills vidare läggas i andra händer, och härtill utsågs trävarugrossisten O P Dahlin, som skötte rörelsen till 1856, då Adolf Fredrik övertog disponentskapet. Gamla Varvet gick då under firmanamnet A. Landgrens Enka, som det behöll till 1903, då firman upplöstes. Under Ambrosius Landgren och hans son Adolf Fredrik, den senare född 1829 och död ogift 1871, gick Gamla Varvet sin största utveckling till mötes. Vid sidan av och bakom herrgårdsbyggnaden på Gamla Varvet låg den gamla välskötta trädgården med sitt lusthus och sin kägelbana. Här firades många fester under somrarna med kulörta lyktor mellan de ärevördiga träden. Varvsbokhållare Otto Setterberg, en broder till salthandlaren, lät då ofta höra sin vackra röst. Trädgården sträckte sig uppåt Gamla Varvs-gatan, skild från densamma genom ett lågt staket, varöver nyfikna kunde blicka in på blomsterprakten i de vackra rabatterna. Mitt för trädgården, på östra sidan om gatan, låg Gamla Varvets hotell.

Ett stycke därifrån låg det gamla båtsmanshuset med sin frontespis och sitt brutna tak, inrymmande bostäder för varvsbåtsmannen, en av kvartersmännen, smedmästaren och materialskrivaren och deras familjer. Till materialskrivarens åligganden hörde att ringa i varvs-klockan, upphängd på gaveln av ett angränsande magasin. Ringningen ägde rum kl.  $\frac{1}{2}$  6,  $\frac{1}{2}$  9 och 9 (frukostrast) kl. 12 och 1 (middagsrast) kl. 4 och  $\frac{1}{2}$  5 (kafferast) och kl. 7 på aftonen, då arbetet för dagen var slut. Det var alltså elva timmars arbetsdag.





*Båtsmanshuset på Gamla Varvet och till höger vällingklockan där arbetets olika perioder ringdes in.*

Båtsmanshuset hade på undre botten även ett spisrum med kojor utefter väggarna, liknande skansen på ett fartyg. Det var avsett för besättningar, som här fingo bo och koka, medan deras fartyg låg kölhalat. På en jämn gräsplan utanför båtsmanshuset restes varje midsommar en majstång till glädje för såväl husets familjer som för besökande.

Cirka 100 meter från båtsmanshuset, åt sjön till, var under 1850- och 60- talen på en bergavsats upprest en mast med rår, gaffel, bom och fullständig rigg, till tjänst för Sjömannasällskapets skola, vars elever här fingo öva sig i sjömannskap. Denna plats kallades för Tackelberget.

Båtsmanshuset är sedan flera år flyttat till Botaniska trädgården, och platsen, där det en gång låg, upptages nu av Sjöfartsmuseets stolta byggnad. Tackelberget är bortsprängt och de gamla idylliska platserna förintade. Här kokades beck dagen i ända i fyra stora cisterner, och mer än förunderligt var det att beக்கokaren kunde härda ut bland dessa kraftiga ångor och all den kvävande röken, som ofta gjorde karlen totalt osynlig. Så ha vi den stora stapelbädden, där många av Sveriges grannaste och största fartyg blivit byggda. Förutom det i närheten av stapelbädden liggande båtsmannens magasin, där allt som i sjömansväg till fartygens utrustning och reparation fanns förvarat, låg ett stycke därifrån en större bod, där båtsmannen reparerade ginor och annat tågvirke m. m.

Längre bort låg mellersta brobänken och därintill den västra. Vid denna sistnämnda kunde fartyg kölhalas vid alla dess fyra kajer, ty brobänken liknade en större fyrkant, sammanbunden med en smal landremsa med det område, som upptogs av sågen och smedjan. Här

stodo på ömse sidor om en smal gata, benämnd Sillgatan, stora trevåningars magasin, i vilkas undre botten upplagsplatser funnos för sill och salt och annat tyngre gods, medan andra och tredje våningarna tjänade till riggare och segelsömmarevindar. Här tillverkades nya riggar och segel samt reparerades gamla. Dessutom funnos på varvet en mängd skjul för virke, magasinier och bodar.

Utanför Gamla Varvet låg varje vinter, upplagda i "vinterlag" och säkert förtöjda i dykdalberna, de större fartygen även med ett eller två ankare ute – en massa vinterliggare, de flesta med bramstängerna nedtagna och rårna toppade. I vaktpengar betalade redarna 10 à 15 kr i månaden för varje fartyg till de personer, som skulle ha uppsikt över fartygen, hålla ett öga på förtöjningar och frihult samt pumpa läns, då så behövdes.

Mitt för beckhuset, endast ett par famnar från land, fanns ett farligt strömdrag kallat "oset", där vattnet även under stränga vintrar aldrig frös till. Som här hade skett många tillbud till drunkningsolyckor och flera sådana även inträffat, blev platsen slutligen utmärkt med ett par smala dykdalber, som i parentes sagt stodo mycket i vägen för trafiken, men någon varningstavla blev dock aldrig uppsatt. Mycket mer skulle kunna skrivas om Gamla Varvet, men det anförda är mer än nog. I minnets ljus lever den gamla platsen kvar, oaktat det allra mesta är vandaliserat, utplånat. Vill man lägga örat till, skall man ännu kunna höra yxhuggen ljuda, hammarslagen dåna och kommandoorden skalla, och oaktat åldern gjort ögonen skumma, skall man ännu om kvällarna kunna se eldkvastarna ur den gamla smedjans skorstenar. De mörka silhuetterna inifrån smedjan synas klart genom de öppna dörrarna. Där står den dövstumme jättesmeden Norling, där är den lille tjocke Ekström, där gubben Nilsson och hans son, och där är smedmästare Johan Larsson själv, som aldrig gör någon affär av att han är gift med en fröken Gustafva von Afzelius av den berömda Värmlandssläkten.

*Svante Svensson.*

Fotnot: Svenssons essay ovan innehåller en felaktighet, det var Ambrosius Landgrens efterträdare O R Dahlin som engagerade N C Kierkegaard.

## Kapitel 2. Den 24 maj 1850

*Georg Douglas föds. Föräldrar är Eleonore Landgren och Georg Kennedy.*

Fredagen den 24 maj 1850 pågick arbetet som vanligt på Gamla Varvet. Men i herrgården, längst upp i varvsområdet, var stämningen en annan. Barnafödande pågick. 23-åriga Eleonore Kennedy, född Landgren, födde sin make, 43-åriga Georg Kennedy en son, som vid dopet fick namnen Georg Douglas. Det var makarnas andra barn, två år tidigare föddes Charlotta Georgina, kallad Gully.

Eleonore Landgren, född 1827, var dotter till dykerikommissarien, skeppsbyggaren och redaren Ambrosius Landgren, född i Majorna 1791 och död 1845, och hans maka Volratina Charlotta Fredriksson, kallad Charlotta, född 1796 och död 1851.

Eleonore beskrivs av sin svärfar Thomas som förtjusande, men i övrigt vet vi inte mycket om henne eller hennes liv annat än att hon var konstnärlig och målade naturmotiv i olja.

I dop- och födelseboken för Göteborgs Domkyrkoförsamling finns



*Herrgårdsbyggnaden på Gamla Varvet (till vänster) var i vinkel sammanbyggd med kontorsbyggnaden (till höger). Ett valv i kontorsbyggnaden var ingång till varvet. Okänd konstnär. Bild från Sjöfartsmuséet i Göteborg.*



*Rådmannen Georg Kennedy och hans 20 år yngre maka Eleonore, född Landgren, dotter till dykerikommissarien Ambrosius Landgren.*

Georg Douglas födelse noterad. Denne hade inte mindre än tio faddrar. Bland dem fanns grosshandlaren James Sinclair, fru Constantina Zackrisson, grosshandlare C Bülow, fru Augusta Volker och demoiselle Mathilda Landgren (systrar till Eleonore), grosshandlare Robert Hichens, demoiselle Charlotte Pauline, grosshandlare Leopold Gibson, kaptenen friherre J B Edelcreutz (kusin till Georg) och änkefru Marie Ewerlöf.

Barnets far, Georg Kennedy, född 1807, var son till Sophie (född Peterson år 1783 i Göteborg, död år 1838 i Göteborg) och Thomas Kennedy (född i Edinburgh, Skottland 1772, död i Louisefred, Skåne, 1848). Georg Kennedy fick en uppväxt i Göteborgs grosshandlarvärld i sin farfars magnifika palats på Södra Hamngatan 21 i Göteborg. Mamma Sophie var patient hos den kände doktor Christopher Carlander, som skrev journal och noterade följande om Georgs första dagar:

Herr Kennedys son Georg, född den 11 augusti 1807, undersöks redan 17 augusti för "Rev och skrik", samma år den 19, det ordineras bl a amnepulver åt amman. Den 20: "fötterna tycks vikna inåt -lappri". Skydds-

koppor den 17 december, Georg är då "tyst och stilla". I början av april 1808 kortvarigt hosta, slem, tungbröstad. Den 25 juli "Feber med röda fläckar (på Såg.)", tydligen utanför staden, "Sågen" eller "Såggården"? Han bättras till den 27 men är tung för bröstet den 28, den 30 sämre på aftnarna. Den 31 "mycket frodig och går redan; nu brav", har 2 framtänder i överkäken och tre i underkäken, får den fjärde, hostar ibland. Lite mer feberaktig den 1 augusti samma den 3, värre varannan dag, den 7 brav nog. Då äter han mat, vänjs av pga ammans sjukdom, rask den 9. Den 1 september feber igen, har 7 tänder, säges åter vara sämre varannan dag "så i dag" den 7, brav nog den 14. Den 3 november har blemmor på tungan och nedre läppen, vilket snabbt går över men det flyter ur ett öra den 7. Sådant väcker ingen större oro och nästa kontakt sker först 12 dagar senare då Georg är tung för bröstet. Då kommer även frågan om örat upp igen: "NB Vänstra örat flutit sen kort tid efter födelsen", fastän alltså inte nämnt tidigare. Man ska nu spola det med saltvatten. Bröstet blir bra men snart flyter det även ur andra örat och pojken hostar, men lätt. Slutligen 31 januari 1809 "Gräl och het" för hörntänderna i överkäken, går an ett par dagar senare och mår bra efter en vecka.

Ingen ytterligare konsultation under doktors senare 5 år i staden.

Som ung levde Georg ett glatt liv i vänners lag. Nära vänner var bl a Fredrik och CJ Lamberg. I brev till Georg förekommer mycket om baler och hur man klär sig samt bland annat en uppmaning att inte anta en duell gällande en s k affair.

Georg var en räknebegåvning och dessutom mycket noggrann. Vid 21 års ålder var han anställd av David Carnegie, en av Göteborgs mest betydande affärsmän. Samarbetet med Carnegie, som gav Georg stort förtroende, kom att vara till Carnegies död år 1837. Carnegie hade varit kontorschef hos John Hall & Co och när det bolaget gick i konkurs 1807 har Carnegie fordringar i många av de värmländska bruk som ingått i det Hallska imperiet. På 1830-talet fick bruken, med namn som Elgå, Adolphsfors, Charlottenberg, Ruds Säteri och Rexed, stora problem. Många gick i konkurs. Georg fick fullmakter att självständigt hantera Carnegies intressen och bosatte sig tidvis i Kristinehamn. Han var då inte mer än 26 år.

1833 gör Georg en resa till Nordamerika efter att två år tidigare ha fått ett inspirerande och roligt brev från vännen Magnus Schale, som

då befann sig i Amerika. Dagböcker från Georgs resa finns bevarade. Sedan följer en tid av resande, bland annat till Tyskland och Paris.

1837, den 13 januari, beviljar Handels societeten i Göteborg Georg burskap (rätt att driva verksamhet) för grosshandel. Samma år reser Georg till Calais och Paris. Det året dör David Carnegie den äldre.

Grosshandlare Georg Kennedy utlöser samma år med borgen mammalsellerna Johanna Maria Holmgren och Jeanette Sophie Gråberg från polisarresten, där de satt gripna för lösdriveri. C R af Robsohn betalar Gråbergs skuld på 50 riksdaler. Det glada ungarlivet har fortsatt.

Med Jeanette Gråberg får Georg en son, Douglas. Mor och son skickas till Stockholm där Georgs bror Alexander får uppdraget att se till dem. Något denne dock inte uppskattade i längden. 1840, den 17 juli, får Georg brev från Alexander angående JG (Jeanette Gråberg):

”Denna frustrerande agentur kan inte få vara mer än en vecka. Jag börjar känna mig skamsen, det håller på att bli en öppen chican mot vårt familjenamn. Vi måste sörja för henne till dess hon kan försörja sig på eget arbete. Detta kan inte gälla för någon längre period.”

Efter mamma Sophies död år 1838 anförtros Georg familjeförmögenheten (pappa Thomas hade gjort konkurs men äktenskapsförord medförde att Sophie förblev förmögen) och en efterlämnad kassabok visar utbetalningar från 1861 fram till 1879. Han blev därmed ansvarig för försöringen av sin far Thomas, som saknade egna medel, och lillasyster Sophie. Från brodern John William fick han ett otal brev med begäran om tillfälliga lån. John William var officer men gifte sig till disponentskapet i Råbelöfs gods i Skåne. Brodern Alexander behövde också ekonomiskt stöd. Den ende i syskonskaran utom Georg som stod på egna ben var den mycket originelle lillebrodern Thomas, som hade en utomordentlig karriär som grosshandlare och försäkringsman.

Efter Carnegies död kom en period med samarbete med den framstående affärs- och riksdagsmannen Olof Wijk d ä. Georg blev en alltmer aktad person i Göteborgssocieteten, han satt i en mängd styrelser och hade när han gifte sig 1847 med Eleonore Landgren titeln rådmän. Efter bröllopsresan slog sig paret ned på Gamla Varvet som tillhörde hennes familj. Året därefter föddes dottern Gully och två år senare Georg Douglas.



Hur mycket Georg bodde med familjen på Gamla Varvet är osäkert. Han behöll hela sitt liv adressen Drottninggatan 14 i Göteborg. Fram till år 1871, när svågern och varvsdisponenten Adolf Landgren avled, bodde, enligt Svante Svensson, förutom Landgren även hans systrar, nämligen demoiselle Emilie Wilhelmina Landgren, född 1821, änkefru Augusta Volkert, född 1825, och fru Eleonore Maria Kennedy, född 1827 och gift med illiterate rådmannen och handlanden G Kennedy, den senare född 1807.

När Adolf Landgren avlidit och den 22 år gamle systersonen Georg Douglas övertagit ledningen av Gamla Varvet syntes Georg stödja sin son, rytande och domderande på varvsbacken. Men han insåg snart att Georg Douglas klarade sin uppgift alldeles utmärkt själv.

Under denna tid etablerade sig Georg också som redare i liten skala.

Georgs far Thomas var en mycket läsande person som hade ett stort bibliotek. I samband med att det ordnades ett nytt boende för honom i Louisefred i Skåne anordnades 1851 en stor bokauktion i Göteborg.

Georg Kennedy avled i lunginflammation 1879. Fram till dess förde Georg med stor noggrannhet sin omfattande kassabok. En av de gamla vännerna, Moritz Lampa, läste vid hans bår upp detta moratorium:

*Jag ägt en vän sen späda år  
jag honom egnar avskeds tår  
Vid Rådman G Kennedys bår  
Ljust som ett solsken han var  
behagens pärla han spridde  
Glädjens elektriska ele  
Utan att bränna därmed  
Ädel i Hjerta och själ  
Kraftig och besvarande vänskap  
Vänlig och god mot envar  
Lättfattlig och glad bland de unga  
Levde han lyckliga dar  
uti sin äkta familj  
Togs dock av allfadern hårt  
Lemna oss saknadens grav*

Georg Douglas hade två rötter. Den ena i det vildvuxna Majorna med dess skeppsbyggare, sjömän och redare. Det andra i borgerskapets Göteborg med dess strikta stadsplan, palatsliknande byggnader och intensiva affärsliv. Det skulle visa sig att han var kapabel att dra maximal nytta av båda sina rötter.



## Kapitel 3. Farmor och farfar

*Sophie Peterson och Thomas Kennedy.*

*Farmor* var Sophie Christina Kennedy, född Peterson den 19 november 1784 som ett av tre syskon. Hon var dotter till grosshandlaren, rådmannen och kommerserådet Peter Petersson och hans hustru Maria Charlotta Hofving, tobaksfabrikördotter från Stockholm. Dopvittnen var herr Jacob Jacobsson Hofving (morbror), herr rådmann Fredrik Georg Kall, herr fänrik Åman, fru Elisabeth Brusewits, fru Sophia Eleonora Hofving (moster) och jungfru Maria Christina Hjerpe.

Peter Peterson betraktades i början av 1800-talet som en av Göteborgs absolut mest förmögna personer. Han och hans hustru var begåvade violinister och underhöll med sitt musicerande ofta gäster i sina magnifika hem i Göteborg eller i landeriet Lyckan.

Peter Peterson var son till Petter Pettersson, kapten vid Ostindiska Kompaniet. Denne dog när sonen endast var nio år, kanske av koporna som då svårt härjade Göteborg, eller till sjöss. Hans mor, Anna Christina Järpe, gifte år 1762 om sig med handelsmannen Jacob Gustaf Ullman, som varit änklings sedan tre år. Ullman engagerade sin unge styvson i sin rörelse, som därvid lärde sig handelsmannskapet så att han 1777, vid 27 års ålder, kunde beviljas burskap i Göteborg och därmed starta en egen rörelse.

Uppenbarligen gick det mycket bra för Peter Peterson. 1796 kunde han av handelsmannen Jonas Sernström köpa en av de mest attraktiva fastigheterna i Göteborg. Den hade fasaden mot stora hamnen, mitt emot Stora Torget (numera Gustav Adolfs torg) och med baksidan mot Holländaregatan (numera Drottninggatan). Adressen var Södra Hamngatan 33. Vid köpet fanns där ett nybyggt tvåvånings trähus, dit familjen Peterson alltså kunde flytta in när Sophie var 12 år gammal. Några år senare köpte han också granntomten åt väster, varefter han avstod hälften av denna till Frimurarlogen, som på denna och intilliggande tomt byggde sitt nya hus.

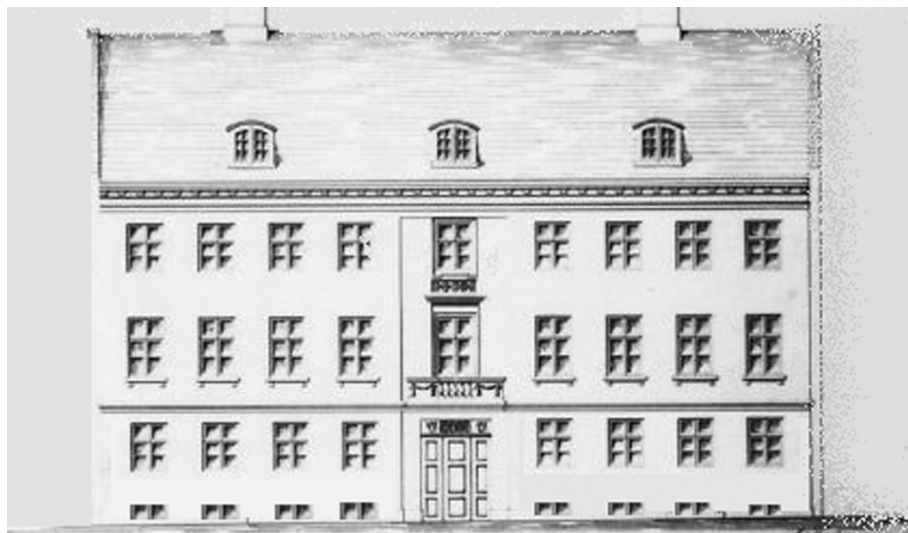
Glädjen över det nya huset varade dock bara i sex år, i december 1802 förstördes hans hus jämte åtskilliga kvarter samt den närlig-

gande domkyrkan av en förödande brand. Lyckligtvis hade Peterson försäkring, han fick därmed en grundplåt till ett av Göteborgs elegantaste privatpalats som byggdes efter ritningar av den berömde stadsarkitekten Carl Wilhelm Carlberg. Det blev ett trevånings stenhus med utsökta proportioner och fint avstämda dekorativa fasadelement. År 1804 var bygget igång och grunden besiktigad. Just det året, den 10 juli, stod bröllopet mellan Sophie och Thomas Kennedy. Så det kunde uppenbarligen inte avfestas i det egna huset. Men det berättas att den franska exildrottningen Marie Josephine, maka till Louis XVIII, år 1807 eller 1808 en tid som gäst bodde hos familjen Peterson.

1799 köpte Peter Peterson landeriet Lyckan, den gamla bödelsgården, beläget i närheten av nuvarande Näckrosdammen. Han anlade en magnifik trädgård med häckar och murar; Lyckan gavs en tidsenlig gustaviansk karaktär.

1812 skänkte Peterson Lyckan till Sophie och hennes man Thomas.

Peter Peterson avled den 9 februari 1827. Arvingarna sålde huset på Södra Hamngatan år 1836 till grosshandlare Moritz L Magnus. Men



*Peter Petersons palats på Södra Hamngatan, ritat av Carl Wilhelm Carlberg. Bilden skildrar det nyuppförda huset och är en rekonstruktion från en ombyggnadsritning 1859. Bygget var igång 1806 och slutbesiktigades år 1820. Bottenvåningen rymmer affärslokaler och förråd.*

ännu under lång tid därefter arbetade söner till Sophie och Thomas vidare med sina affärer som hyresgäster och boende i huset. I modern tid har huset, i kraftigt ombyggt skick, bl a inrymt Silvanders herrskrädderi.

Om hur Peter Peterson byggde sin stora förmögenhet vet författaren föga. I Åkerbloms "I Göteborg för omkring hundra år sedan" nämns Peter Peterson som importör av tobak, vilket kan vara naturligt med hänsyn till hans svärfars verksamhet. Firma Peterson & Schulz, där troligen men obekräftat Peter Peterson ingår, anges importera kryddor. Styvfar Jacob Gustaf Ullman hade sillbodrar i trakten av Kvarnberget vid hörnet av Torg- och Klädpressargatorna. Dessutom hade Peters svärson Thomas trankokeriet och sillsalteriet vid Djupudden på Instön.

Det rikaste sillfisket ägde rum under vintern 1794–95, då närmare två miljoner tunnor färsk sill fångades, saltades eller kokades till tran. De totala årsfångsterna av sill under en tioårsperiod från slutet av 1780-talet och framåt, antas ha legat på minst två miljoner hektoliter. Fångsterna under de rikaste åren nådde upp till tre miljoner hekto-



*Sophie Peterson tillsammans med sina föräldrar, kommerserådet Peter Peterson och hans maka Maria Charlotta, född Hofving.*

liter (cirka 270 000 ton). I dag ligger Sveriges fångstsiffror på omkring 100 000 ton sill per år.

Den Petersonska affärsverksamheten, förmögenheten och heminredningen kom att få betydelse flera generationer framåt. Hans son Gustaf blev handlande i Neapel, Sophies och Thomas söner Alexander, Georg och Thomas fick alla burskap i Göteborg, särskilt blev Thomas den yngre mest framgångsrik. Han etablerade sig på 1840-talet som egen köpman i Göteborg, från början som agent för utländska hus, samt drev sedan en stor importaffär med tobak. Då Lif- och Brandförsäkringsbolaget Svea på 1860-talet bildades, ingick Thomas Kennedy d y som en av de största intressenterna.

Genom flit, arbetsamhet och klokhet blev han snart en förmögen man, vilket satte honom i tillfälle att dra sig från affärerna när bolaget Svea startade. Han blev därefter ett av Göteborgs största original, så här ger Anders Oskar Elliot, polismästare i Göteborg under perioden 1868-1890 i sin bok "Minnen från det gamla Göteborg", utgiven 1930, en bild av Thomas Kennedys originalitet;

En annan person av denna typ var den allmänt bekante Th. K., som särskilt utmärkte sig för sitt uppbrusande lynne och de allt annat än höviska uttryck han begagnade.

I övrigt var han en hedersman, men sitt lynne kunde han ej, eller snarare brydde han sig ej om, att behärska. Kom han i samtal med någon på gata eller torg, förde han ett sådant oväsen, att han egentligen bort bötfällas för oljud. Jag minnes ett tillfälle, då jag inne i poliskammarens dåvarande lokal i rådhuset hörde oväsen från Gustaf Adolfs torg. Jag såg ut genom fönstret och varseblev K., som stod ensam på torget och tydligen uppretad av något, som förut passerat, med sin stentorsstämma höll en med kraftord uppblandad monolog, som hördes vitt och brett. Det hörde till hans vanor att själv göra sina uppköp på salutorgen och vanligen kom han då i tvist med vederbörande säljare, varvid att han icke sparade på kraftord. Då man kände K. fäste man sig icke mycket vid vad han sade.

Men en gång kom han på Stora salutorget i tvist med en månglerska och överöste henne med alla tänkbara skymford. Hon nöjde

sig icke därmed, utan tillkallade patrullerande poliskonstapeln och angav K. Rapport ingavs till poliskammaren. Polismästare Löfmark, som var en stor humorist och personlig vän med K, beredde sig på en glad stund, då K skulle stå till rätta inför honom. Då målet påropades, inställde sig K, tydligen i stridslynne, Löfmark uppläste högtidligen rapporten med alla däri upptagna skymford och frågade allvarligt sin vän K, om han fällt dessa uttryck. "Vad f-n skulle jag annars kalla ett sådant förb-t as för", blev K:s svar. Löfmark hade svårt att bibehålla det allvar och den värdighet, som situationen krävde.

K, som var ungarl, var känd för sina många lösa fruntimmersförbindelser, som icke alltid blevo utan påföljd. Det var på den tiden, då domprosten Wieselgren allvarligt arbetade på att förmå vederbörande att genom äktenskap legalisera dylika förbindelser. Han vände sig i sådant avseende även till K och hemställde till honom,



*Georg hade tre bröder, Alexander (ej bild), John Willam och Thomas d y. John William var officer och gifte sig till disponentskapet på Råbelöfs gods, Thomas den yngre blev framgångsrik affärsman och ett känt original i Göteborg.*

om han icke borde gifta sig med sina barns moder. ”Med vem f-n av dem skall jag då gifta mig?” blev K:s svar, och därmed förföll frågan.

Lösöret Peter Peterson efterlämnade var omfattande och påkostat, där ingick byråer, skåp, speglar, spelbord, soffor, stoppade stolar mm. En byrå av Georg Haupt och ett magnifikt matsalsskåp m m hamnade så småningom genom arv på Råbelöf i Skåne. I det Petersonska vagnslidret stod sex olika åkdon.

Sophie hade turen att växa upp med guldsked i munnen. Hennes föräldrar var musikaliska, de spelade båda skickligt violin, och mycket gästfria. Kring familjen fanns gräddan av den göteborgska borgarklassen. Pappan Peter ansågs visserligen i rådhuset, enligt författaren Sören Skarback, vara en stark men dyster herre. Men han var mycket intresserad av poesi. På Lyckan lät han skådespelare läsa upp dikter, gärna av Gyllenborg.

Sophie var tilldragande, charmig och nöjeslysten. Hon var, liksom sin make, patient hos den kände läkaren Christopher Carlander, som förde journal. Här ett citat:

Även de följande åren visar fru Kennedy ibland dramatiska tendenser i samband med sjukdom. Andra tider är hon tydligen förtjusande och tar mycket aktiv del i sällskapslivet. Hela april 1808 har hon värk under bröstet till vänster och mellan skuldrorna i paroxysmer, speciellt kl 4 em och på aftnarna, även buller i magen. Den 30 har hon varit brav ett par dar, sämre på concert. Nästa dag söker hon Carlander då värken spritt sig. I december 1808 har hon häftig mensblödning, men god och lugn puls. Samtidigt ”gräsligt mycket grimaser och hysteriskt gyckel.”

Besvären ökar med tiden, men i januari avslutar doktor Carlander sin praktik och flyttar till Stockholm. Andra läkare från den tiden förde inte journal.

Sophie avlider den 6 mars 1838, 53 år gammal, i Göteborgs domkyrkoförsamling.

*Farfars* var Thomas Kennedy, född i Bonnington Mills, en kvarn och textilfabrik i norra utkanten av Edinburgh, den 21 maj 1772 som yngst av sju barn. Hans föräldrar var Helen Poag (eller Pollock, olika skriv-





*Stora vattenhjulet som drev både kvarn och linneväveri hos Bonnington Mills i Edinburgh. Thomas Kennedy föddes i en personalbostad vid fabriken.*

ningar finns av detta släktnamn), dotter till trädgårdsskötaren (gardener) Magnus Poag i samma fabrik, och Alexander Kennedy, garnkokare och blekare. Alexander började sitt arbete i Bonnington år 1756, samma år som han gifte sig. Alexanders föräldrahem låg i Lasswade i Edinburghs södra utkant, fadern hette James Kennedy, troligen född 1697 i Skottland, och modern Elizabeth Doig, född 26 januari 1697 i Lasswade.

Det har bland svenska ättlingar spekulerats i huruvida James Kennedy tillhörde den mäktiga Kennedyklanen i Ayrshire, men detta är föga troligt. Namnet Kennedy var vanligt i stora delar av Skottland redan innan klansystemet strukturerades upp under medeltiden och just i Midlothian (där Lasswade ligger) var och är namnet Kennedy tämligen vanligt. Thomas Kennedys sigill innehåller heller inget vapen, blott bokstäverna T K. Dock verkade under en tid i mitten av 1700-talet i Edinburgh en handelsman vid namn William Kennedy, som hävdade härkomst från Kennedy of Cassillis.

Vid Thomas dop, som skedde i St Cuthberts kyrka i Edinburgh två dagar efter födelsen, var linnetryckaren vid Bonnington Mills William

Mason och handelsmannen Duncan Kennedy dopvittnen.

Bonnington Mills var en kvarn med hundraåriga traditioner bakåt i tiden. Men nya tider hade kommit, kraften i det stora vattenhjulet kom också att driva en komplett textilfabrik som utgick från traktens råvaror, huvudsakligen lin. Via garnberedning, vävning och tryckning kunde färdiga tyger levereras.

Familjen Alexander Kennedy anges i kyrkoböckerna ha bott i anläggningen när Thomas föddes. Liksom godsens hade på den tiden industrianläggningar bostäder åt sina anställda, i allmänhet småhus i fabriken omedelbara närhet.

I vuxen ålder ägnade sig Thomas åt handel. Bröllopsvittnet Duncan Kennedy var en nära vän till familjen Alexander Kennedy. Han var vittne vid fyra av familjens sju barndop. Han tog troligen Thomas och minst en av dennes bröder under sina vingar. Enligt uppgifter av Thomas näst äldste son, John William, gick han i lära i handelskontor i Edinburgh i sex år och därefter i Leith i fyra år. Kanske författade hans arbetsgivare ett rekommendationsbrev som blev starten för Thomas i Uddevalla, dit han utvandrade som ung man 1794 eller 1796.

Det var en vacker ung man med tydligt kvinnotycke som steg i land i Uddevalla. Han fick omedelbart kontakt med handels societeten i staden, inte minst med Josias Hegardt, handlande skeppsredare och rådman. Snart efter ankomsten, 1797, ska enligt uppgift firma Kennedy & Åberg äga och driva trankokeriet Djupudden på Instön nära Marstrand. Han uppvaktade Josias Hegardts dotter Katarina och förlovade sig med henne.

Thomas Kennedy flyttade år 1800 till Göteborg dit Katarina kom efter bröllopet 1801. Hon dog snart därefter och hade behandlats av doktor Christopher Carlander, som bedömde hennes sjukdom som tarmvred som följd av ett bukhinnebrock. Hon blev 29 år.

När Thomas kom till Göteborg måste han redan ha skaffat sig ett mycket gott anseende och, genom svärfar, goda kontakter. Annars kan det knappast förklaras att han redan i februari 1801 fick burskap (rätt att driva rörelse) som handelsman i staden. Den 10 juli 1804 gifte han sig för andra gången, nu med Sophie Christina Peterson. Ännu en gång hade han charmat en dotter till en mycket förmögen och inflytel-





*Den vackre unge nyinvandrade skotten Thomas Kennedy äktade Sophie Peterson, dotter till en av Göteborgs mest förmögna män.*

serik man. Sophies far, Peter Peterson, ställde dock villkor. Thomas fick skriva på ett detaljerat äktenskapsförord.

I äktenskapet föddes sju barn, varav fem nådde vuxen ålder. Det var Alexander, född 1805, John William, född 1806, Georg, född 1807, Sophie, född 1813 och Thomas, född 1818. De tre första barnen föddes alltså med bara ett års mellanrum. Alexander fick burskap i Göteborg men flyttade snart därefter till Stockholm. Thomas d y blev som nämnts grosshandlare, Georg blev ekonomisk rådgivare, främst åt David Carnegie d ä. John William slog sig på officersbanan och blev genom gifte med Celestine von Böhnen disponent på Råbelöfs gods i Skåne.

Thomas beskrivs av göteborgsförfattaren Sören Skarback som en mycket kapabel affärsman. Han var delägare i firman Kennedy & Åberg som nämns som importör av smör och ost i "I Göteborg för omkring 100 år sedan" av Fredrik Åkerblom.

I dr Carlanders journaler kan man läsa att Thomas Kennedy åter är gift år 1804, har ryggvärk och trög lekamen, han ordineras motion. Han återkommer nästa dag och klagar på kolik, olust och ömhet överallt ute på Lyckan. Han ordineras nu att gå eller rida. Fem år senare är



*Thomas Kennedy d.ä. och dottern Sophie som blev hemmadotter hos honom till hans död. Hon flyttade därefter till Neapel.*

han enligt Carlander ändå ”tjock och tung, förmodligen av mat”.

Handeln i Göteborg blomnade som aldrig förr under åren 1806 till 1815. Det s k kontinentalsystemet, d v s Napoleons blockad av handel mellan de kontinentala staterna och Storbritannien, ledde till att handeln tog nya vägar. En icke föraktlig del av handeln mellan Storbritannien och kontinenten kom att gå över Göteborg. Storbritannien exporterade till och importerade från Sverige, som sedan drev vidare handel med kontinentmakterna. Politiskt stod Sverige till en början på Storbritanniens sida, men tvingades att gå över på den franska vid freden i Paris 1810. Detta påverkade knappast handeln över Göteborg, men när kontinentalsystemet upphörde 1815 efter Napoleons fall inträdde en obarmhärtig lågkonjunktur som slog hårt mot handlarna i Göteborg. De stod ofta med stora skeppslaster som inte kunde avsättas. 1816 hanterades på 10 månader inte mindre än 185 konkurser i Göteborg. Kennedy & Åberg tvingades i konkurs två år senare, år 1818. Landeriet Lyckan, som makarna Kennedy fått som gåva år 1812, gick liksom familjens lösöre på auktion. Sophie, som via äktenskapsförord disponerade en egen förmögenhet, ropade tillbaka en del av lösöret.

Thomas och Sophie bodde kvar i det Petersonska huset även sedan det var sålt. Bevarat finns ett hyreskontrakt där han hyr ut femrumslägenheten i andra hand år 1845.

Thomas hade inga egna tillgångar. Efter hustruns död 1838 tillbringade han en tid på Särö, där han njöt av badortslivet. Senare lämnade han hemmet i Göteborg och flyttade till Louisefred, en gård i Skåne. För ekonomin stod sönerna, Georg skötte utbetalningarna. Livet var säkert inte lätt för Thomas. Inför julen 1847 skrev han följande brev till Georg:

*Louisefred 14th december 1847*

*My dear George*

*However unwilling to trouble or to take away any of your time from more important affairs, I cannot help myself having no one in town to address myself for any of my little wants, at this reason and approaching Christmas, not indeed for myself but for others as servants and children and the repaying of civilities to others, so even Sophia and myself. I am in want of Banco Rd 50, but as your sister has desired Madam Anderson and Christie to buy several little things you will be pleased to deduct the amount of their several purchases from the above sum and send me the remainder in small money as might be most convenient for you serving you at the same time as at this place my hand is constantly required to be in my pocket for the smallest service. I have been obliged to augment my board and lodging to RD 50, more for annum and in other words to 800 per anno in consequence of some little crenation how consequently you will be forewarned against 4th of January next to pay me assignment on you for RD 200.*

*Here is in one dozens basket with Thomas sent from hence for some time with frost which wish to have returned me if possible with 12 bottles of Thomas port wine well packed in straw to be sent with Hovings dräng Karl as also every other articles. Helsa Eleonor ofantligt and all her family. I long much to see her but the waters and roads bry and measure intolerable, helsa Thomas poor fellow, he has had a long time of sickness but he writes to say that he is getting better*

*your affectionally Th Kennedy*

Den Sophie han nämner i brevet är hans dotter. Thomas d ä avled den 24 oktober 1848, i Louisefred och efterlämnade bland annat en stor mängd böcker.

Sophie flyttade efter faderns död till Neapel, där hennes morbror etablerat sig som handelsman. Förmodligen hade hon där kusiner. Hon dog i Neapel år 1869.

## Kapitel 4: Mormor och morfar

*Charlotta Fredriksson och Ambrosius Landgren.*

*Mormor* var Volratina Charlotta Fredriksson, kallad Charlotta Hon var född 1796 och död 1851, vid 55 års ålder. Om henne har vi inte funnit några uppgifter annat än att hon höll sina grisar ovanför Djurgårds-kyrkogården i Majorna.

*Morfar* var Ambrosius Landgren, född den 4 juni 1792 i Majorna, död den 14 februari 1845. Han hade titeln dykerikommissarie och var redan ägare till grannvarvet Viken (även kallat Bagges varv) när han 1825 av kronan på en offentlig auktion köpte det gamla amiralitetsvarvet i Majorna för 7305 riksdaler banco. Det övergick då i sitt civila skede och slogs ihop med varvet Viken, där bl a flera ostindiefarare byggts, t ex "Göteborg II" och "Drottningen". Den sammanslagna varvsverksamheten fortsattes under namnet Gamla Varvet.

Ambrosius kände Gamla Varvet väl. Han kom i unga år att bli medarbetare på varvets kontor och visade då både teknisk och merkantilt skicklighet.

Göteborg hade haft en livlig sjöfart. Först var det Ostindiska Kompaniet, som efter starten 1731 fick en närmast explosiv utveckling. Vinsterna blev enorma, men med ökad konkurrens med rederier i England, Frankrike och Holland gick vinsterna ned. 1813 upphörde verksamheten. Då hade man företagit 132 resor. Åtta skepp hade förlorats.

Den intensiva sjöfarten på Göteborg fick emellertid ny vind i seglen när Napoleons sk kontinentalblockad gjorde Göteborg till en transit-



*Ambrosius Landgren.*

hamn i handeln mellan England och kontinenten. Men 1813 rasade hela härligheten i och med Napoleons fall. Följden blev som nämnts en djup kris i Göteborg. Sjöfarten hamnade i i en svår lågkonjunktur. Från 1817 till 1823 hade Göteborgs handelsflottas lästetal (läst = ett äldre tonnagemått) gått ner från drygt 15 000 till knappt 8 400. Fram till 1830-talets mitt stagnerade den svenska utrikes sjöfarten,

Det var alltså i svåra konjunkturer Ambrosius Landgren köpte sina två varv. Den svenska handeln hade inte minskat i samma grad som sjöfarten, det var norska redare som gjorde inbrytningar i den svenska fraktmarknaden.

Men Göteborg repade sig. Under kontinentalblockaden hade skickliga handelsmän etablerat sig i staden. Göta kanal öppnades och Göteborg blev stapelstad för den norrländska trävaruexporten. Utvecklingen gick nu så snabbt att Göteborgs handelsflotta i mitten av 1800-talet var dubbelt så stor som vid seklets början.

På varvet Viken hade inga nybyggen gjorts på många år när Ambrosius köpte det varvet. Men marknaden för underhåll och reparationer av segelfartyg fanns, det var också denna som blev Gamla Varvets viktigaste uppgift direkt efter starten av den civila verksamheten.

Marknaden för skeppsunderhåll ökade när den svenska trävaruexporten började komma igång. De flesta segelskeppen byggdes då längs



*Ingången till Gamla Varvet sedd inifrån varvsområdet, ett valv genom kontorsbyggnaden. Denna var hopbyggd med herrgårdsbyggnaden till höger.*





*Ambrosius Landgrens andra bygge blev faktiskt en liten ångbåt, "Götha Elf", som levererades redan 1833 – i ångbåtarnas absoluta barndom.*

norrlandskusten. Där fanns virket och där fanns lasterna för jungfrufärden. När trälasten var lossad i något exportland återvände dessa fartyg ofta till Göteborg med kolonialvaror. Och de kunde ofta behöva underhållsåtgärder. Det var Gamla Varvet och varvet Kusten som blev stora på denna verksamhet.

Nybyggnadsverksamheten på Gamla Varvet kom igång och ledde till en första leverans år 1829 i form av en tvåmastad skonare med namnet "Experiment". Nästa bygge blev faktiskt en ångslup på 20 ton. Den hade paddelhjul, fick namnet "Götha Elf" och levererades år 1833 till Kgl Götha Elfstyrelse. Under Ambrosius Landgrens levnad levererades faktiskt bara ytterligare två skepp, det var briggar med ett tonnage kring 400 ton vardera.

När Ambrosius Landgren gick bort 1845 efterlämnade han sin maka Charlotta samt sex barn, därav två söner, Adolf Fredrik och Ambrosius Julius, samt fyra döttrar, Emilie Wilhelmina, Augusta Charlotta, gift med grosshandlaren A Volkert, Eleonora Maria och Mathilda Elisabeth. Något testamente tycks inte ha funnits, varför tillgångarna fördelades enligt den tidens arvslagstiftning, d v s 1/3 till änkan, 1/3 till sönerna och 1/3 till döttrarna. Sönerna fick allt-

så 1/6 av behållningen var, medan döttrarna fick nöja sig med 1/12.

Arvingarna bildade firman "A. Landgrens Enka" för att fortsätta varvs- och rederiverksamheten. Tanken var att den äldste sonen, Adolf Fredrik, skulle leda rörelsen. Men eftersom han inte var mer än 16 år vid tillfället engagerades Ambrosius Landgrens nära vän, grosshandlaren O R Dahlin, som disponent. Dahlin hade sin verksamhet i trävarubranschen och behöll ledningen av Gamla Varvet till 1856.

Ambrosius Landgren fick ett mycket gott anseende som skeppsbyggare, företagsledare och människa. Han hade ett stort intresse för Majornas angelägenheter och ägnade pengar och engagemang för att underlätta för den fattiga delen av befolkningen.

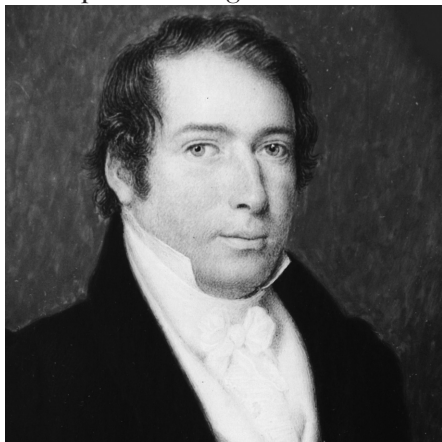
## Kapitel 5. Skeppsbyggeriet tar fart

*En storhetstid börjar för Gamla Varvet.*

1845, året då Ambrosius Landgren gick bort, hade sjöfartskonjunkturen vänt. Tonnagebrist rådde, efterfrågan på nybyggen ökade. Så den nytillträdde disponenten på Gamla Varvet, grosshandlaren O P Dahlin, fick en flygande start.

Grosshandlarna i Göteborg var sina egna redare med 10, 15 eller 20 skepp i sjön. Sakta förändrades denna bild i och med att handlarna blev mer specialiserade. Samtidigt ökade de professionella redarnas andel av tonnaget.

Göteborgs handelsflottas betydelse ökade. År 1846 passerade storleken på Göteborgs handelsflotta den stockholmska och sedan dess har



*Grosshandlaren O P Dahlin ledde Gamla Varvet under början av dess storhetstid.*

Göteborg förblivit störst i Sverige i detta avseende.

Tullintäkterna från handel över Göteborg utgjorde t ex åren 1847-1849 36 procent av hela Sveriges tulluppbörder.

Under Dahlins första åtta år byggdes tre briggar på mellan 270 och knappt 400 ton. En fullriggare på 719 ton byggdes under ledning av en löjtnant Petersen, dessutom ett mindre ångfartyg på drygt 200 ton. Under denna period byggdes alltså fyra mindre fartyg och en fullriggare.

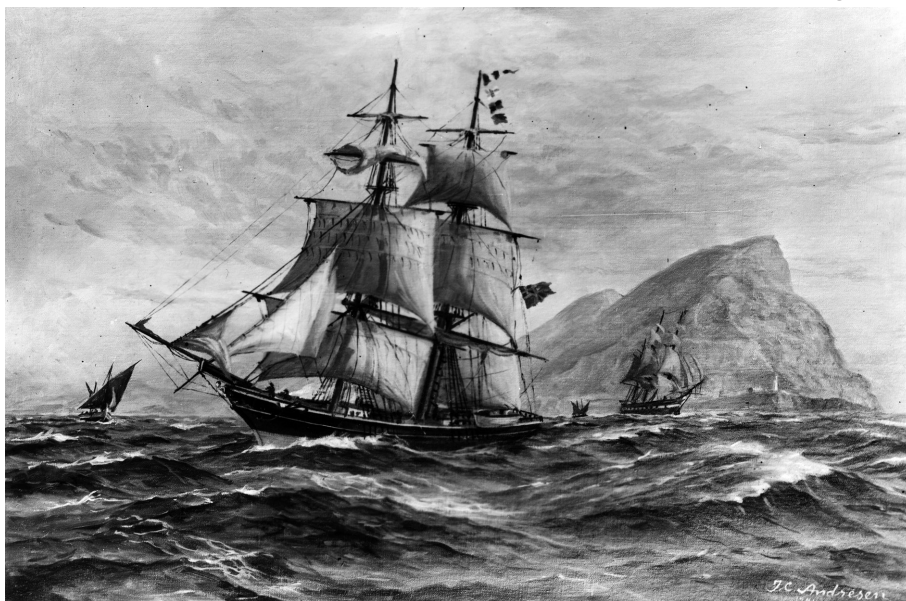
Uppenbarligen var reparationsverksamheten fortfarande den viktigaste sysselsättningen för varvet. Men detta skulle snart ändras.

1852 lyckades Dahlin anställa den man som betraktades som Sveriges främste skeppsbyggmästare, dansken Niels Christian Kierkegaard. Han kom närmast från varvet Kusten, men lockades över till Gamla Varvet, som var större.

Kierkegaard gick som yngling till sjöss. Under en tvåårig resa kom han bl a till Brasilien, Ryssland och Spanien. Efter hemkomsten lärde han skeppsbyggen vid amiralitetsvarvet i Köpenhamn. Han engagerades 1839 av handelshuset James Dickson & Co i Göteborg som skeppsbyggmästare i Svartvik vid Ljungans utflöde, inte långt från Sundsvall. Den dicksonska firman hade försäkrat sig om väldiga skogsarealer utefter Ljungan och anlagt ett stort vattensågverk i Matfors, varifrån tyngre trävaror flottades ned till Svartvik för inlastning till Göteborg och andra hamnar.

Den handlingskraftige James Dickson junior skötte norrlandsaffärerna. Han bodde tidvis i Svartviks forna tullstation, som han förvandlade till herrgård. Där fick även Kierkegaard sin bostad.

18 arbetare anställdes, en smedja anlades vid allmänna landsvägen och en mastkran uppfördes, under vilken två furuskepp om året försågs med master och tackling. Fartygen förde först varorna (även järn) till Majnabbe vid Göteborg, varifrån utskeppning skedde till bl a Australien och Ostindien med kolonialvaror som returlast. Trots sin ungdom



*Galathea, byggd på Gamla Varvet under Dahlins och Kierkegaards tid, sägs vara den enda brigg som klarat att kryssa sig genom Gibraltar sund.*

både konstruerade och ledde Kierkegaard byggandet av skeppen med ”en högst ovanlig sakkännedom och omsorg”. Han mottog även beställningsarbeten, bland vilka kan nämnas briggen Solide åt firma O Norén, Göteborg, och skeppet Zenobia, levererat 1843 till handelshuset D Carnegie & Co.

Genom sitt äktenskap blev Kierkegaard släkt med familjerna Dickson och Carnegie. År 1844 fullbordades under Dicksons överinseende skeppet Prince Oscar, vars snabbseglingsförmåga tycktes ”gränsa till otrolighet”. När det återkom till Göteborg efter sin första londonresa, kallades det i Post- och Inrikes Tidningar ”ett av de vackraste fartyg, som Sveriges handelsflotta äger”.

Under tio år drev Kierkegaard skeppsbyggeriet i Svartvik, slutligen med 52 arbetare. Han presterade sammanlagt 13 fartyg. Såväl brukspatron Dickson som Kierkegaard lämnade Svartvik 1849 och flyttade till Göteborg.

De första åren därefter var Kierkegaard knuten till varvet Kusten, som hade egen ångsåg och som ägdes av flera intressenter med W Broddy som disponent. Slutligen anställdes han alltså vid det större Gamla Varvet i Majorna. I ett av varvets hus ordnades en bostad åt Kierkegaard och hans familj. Där kom han att bo livet ut.

Under Kierkegaards ledning ökade takten i nyproduktionen på Gamla Varvet. Byggerna blev större och mer avancerade. Mellan 1854 och 1868 byggdes 13 fartyg i storlekar upp till 833 ton. Två av dessa var ångbåtar, de övriga segelskepp. Under Kierkegaards tid på Gam-



*N C Kierkegaard, skeppsbyggmästare.  
Bilden från Sjöfartsmuséet, Göteborg*

la Varvet skedde en stapelavlöpning nästan varje år. Bland de skepp från Kierkegaards tid på Gamla Varvet som är mest kända kan nämnas briggen Galathea på 205 ton, fullriggaren Iduna på 833 ton, barken Heidi på 650 ton, fullriggaren Louis De Geer på 869 ton och barken Erato på 807 ton.

Briggen Galathea blev bekant för sina snabba färder till Medelhavet. Hon sades vara det enda segelfartyg som kryssat sig ut genom Gibraltar sund. 1852 byggdes ångbåten Eos på drygt 200 ton. Samma år byggdes också skrovet till Hamburger Packet i samarbete med Lindholmens varv, som ännu inte kommit igång med bygget av järnfartyg.

Hamburger Packett blev det andra svenska ångfartyg som sattes in i internationell linjetrafik på traden Göteborg-Hamburg.

Ångmaskinen på 40 hk hade för övrigt bärgats från en strandad brittisk ångare.

År 1856 hade O R Dahlin överlämnat rodret för Gamla Varvet till 27-årige Adolf Fredrik Landgren. Dennes mor, Charlotta Landgren, hade gått bort 1851, varför A Landgrens Enka nu bestod av honom själv och hans systrar.

Kierkegaard fortsatte sin verksamhet på Gamla Varvet men lånades tidvis ut till Lindholmens Verkstad. Där fick han bland annat i uppdrag att medverka i konstruktionen av ett propellerångfartyg med skrov av järn med en 80 hk stark maskin. Fartyget sjösattes i december 1954 och fick namnet "Gustaf II Adolf".

Kappseglingssporten började komma på modet bland rika köpmän i det viktorianska England. The Royal Yacht Squadron anordnade internationella tävlingar om the Queen's Cup, som första gången 1851 erövrades av den amerikanska skonaren America. David Carnegie, som numera bodde i Skottland, beställde då en kappseglingsjakt av Kierkegaard som följande år under engelsk flagg, men med namnet "Sverige" ställde upp i tävlingen. Jakten (280 ton) fördes av Kierkegaards svåger, sjökaptenen Niclas Beckman, som var kusin till Carnegies hustru. I konkurrens med två snabbgående engelska jakter vann "Sverige" tävlingen runt ön Wright. Animerad av detta beställde kapten Beckman en egen kappseglingsskonert av Kierkegaard, "Aurora Borealis" (250 ton), byggd av ek vid Gamla Varvet, vilken vid tävlingen



1853 vann drottningens hederspris.

Efter ett olycksfall vid varvet i början på 1860-talet blev Kierkegaard förlamad i benen. Sittande i rullstol sammanfattade han sitt kunnande i boken "Praktisk skeppsbyggnadskonst" om 266 sidor jämte 44 av honom ritade och i Köpenhamn tryckta planscher, vilket verk James Dickson bekostade. Boken, som även inköptes för statens räkning, vann stort erkännande och blev ett ledande arbete på sitt område. Den såldes särskilt till finska varv, där man länge fortsatte att bygga vackra, snabbgående träskepp. I Sverige gick utvecklingen alltmer mot propellerdrivna järnångare, varför James Dickson & Co i slutet av 1860-talet sålde hela sin segelflotta, huvudsakligen till Norge, och nedlade Svartviks varv.

Fotnot: Texten gällande N C Kierkegaard i detta kapitel är hämtad från Svenskt Biografiskt lexikon och har redigerats. Författare Rune Kjellander.

## Kapitel 6. Morbror

*Adolf Fredrik Landgren och hans tid på Gamla Varvet.*

Adolf Fredrik Landgren, Georg Douglas morbror, föddes den 11 september 1829 och var äldste son till dykerikommissarien och varvsägaren Ambrosius Landgren och hans maka Charlotta Fredriksson. Ambrosius drev när han gick bort Gamla Varvet i Majorna.

Fem år före Ambrosius Landgrens tillträde år 1825 härjades Gamla Varvet av en stor brand, som förstörde en stor del av varvets byggnader. En av dem var chefsbostället. En ny chefsbostad uppfördes. Den kom att kallas Herrgården och var sammanbyggd med varvskontoret. När Adolf Fredrik föddes var det i den ganska nyuppförda och för tiden moderna herrgårdsbyggnaden. Här kom han att bo hela sitt liv med undantag för några år av studier utomlands. Hans bror gick bort som barn, men kvar hade han fyra systrar, Augusta, Eleonore, Mathilda och Emilie.



*Ingången till Gamla Varvet gick genom valvet i kontorsbyggnaden. Denna är sammanbyggd med herrgården (till vänster).*

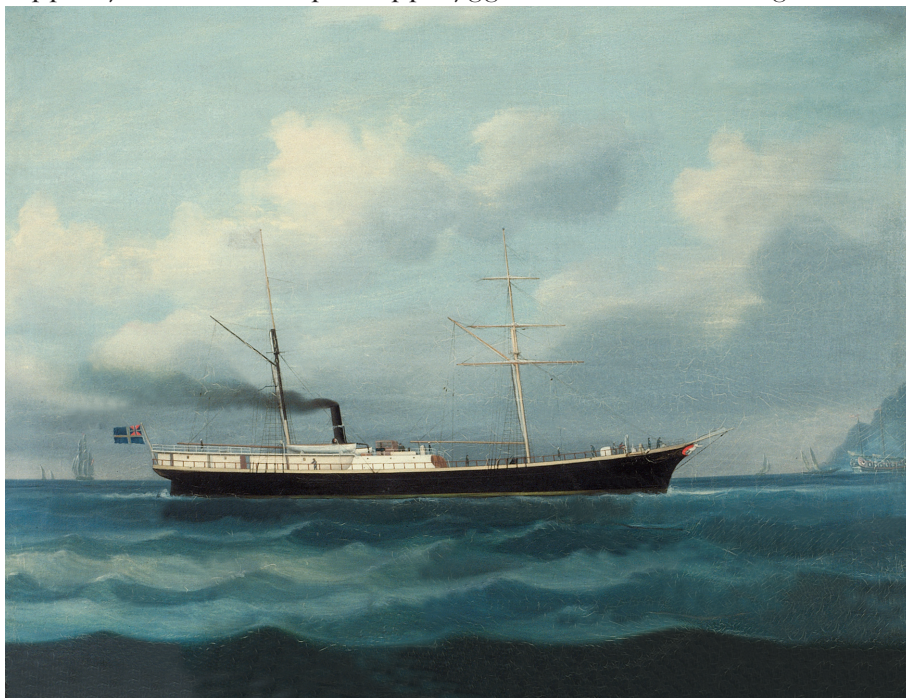
När de fem barnen skulle börja undervisas fanns det i Majorna ännu ambulerande lärarinnor, som mot betalning åtog sig några elever. Föräldrar med god ekonomi anställde ofta en guvernant eller en informator som tog sig an barnens utbildning. För barn som kommit lite upp i åldrarna fanns i Göteborg några olika skolor, bl a en trivialskola (föregångare till läroverk) och några societetsskolor, varav någon tog emot både pojkar och flickor. Granne till Gamla Varvet var en sk lancasterskola där lärarna använde begåvade elever som fick ta hand om den elementära undervisningen. Den skolan hade grundats år 1820 efter mönster av den Willinska fattigskolan vid Stampen i Göteborg. Den ursprungliga lancasterskolan i Majorna brann år 1825 och startades senare upp på nytt under ledning av en pastor C F Carlgren. Den fick ett gott anseende, man tog emot fattiga elever som inte behövde betala och mer välbeställda som fick betala fyra riksdaler om året. Undervisningen skedde i en stor sal, där upp till 200 elever kunde uppehålla sig samtidigt. På väggarna satt så kallade tabeller, läsestycken i stor stil. Framför varje tabell samlade lärarassistenterna som kallades monitorer, sina respektive skaror och ledde med hjälp av tabellen och pekpinnen läsövningarna. Man kan föreställa sig den ljudnivå som rådde i salen när tio monitorer samtidigt undervisade var sin grupp på 20 elever. 1842, då Adolf Fredrik var 13 år, genomdrevs folkskolereformen, som gradvis kom att förändra skolväsendet och också undervisningen i den Carlgrenska skolan. Allt som allt arbetade fyra lärare i skolan. De ledde själva viss undervisning, bl a den i kristendom. Det förefaller troligt att Adolf Fredrik sattes i den skolan till att börja med.

Det fanns också små privatskolor, avsedda för medelklassens barn. En sådan var Mamsell Strandberg, som höll skola på Gamla Varvsgatan strax före och efter 1850. Hon tog emot både gossar och flickor, men blev allra mest känd för de fina handarbeten flickorna presterade. Kanske någon av Adolf Fredriks systrar gick där. Skoldagarna på den tiden var långa. I allmänhet pågick undervisningen från klockan sju eller åtta på morgonen till klockan fem på eftermiddagen med endast en kort måltidsrast. På den Carlgrenska skolan ordnades mat åt fattiga elever, hos Mamsell Strandberg var matrasten vintertid endast femton minuter. Eleverna skulle ha smörgåsar med sig hemifrån.

Den Landgrenska varvsdynastin hade skaffat sig djupt rotfäste i Majorna. Och familjen åtnjöt högt anseende där. Skulle något för Majförsamlingens bästa uträttas gick Landgrenarna alltid i spetsen, och när det gällde att göra gott åt de fattiga, hade de alltid handen vidöppen.

Ambrosius Landgren dog 1845. Adolf Fredrik, född 1829, var då inte mer än sexton år, varför varvets ledning som berättats lades i händerna på en vän till Ambrosius Landgren, grosshandlaren O P Dahlin, som ledde varvet till 1856, då Adolf Fredrik övertog ledningen. Denne var då tjugosju år och hade både hemma och i utlandet grundligt satt sig in i skeppsbyggeriet.

När Adolf Fredrik övertog ledningen för Gamla Varvet var det mitt i dess storhetstid. Sjöfartskonjunkturen var god, orderböckerna var fulla och varvets rykte som ledande leverantör av segelfartyg av trä stod på topp, mycket beroende på skeppsbyggmästaren N C Kierkegaard.



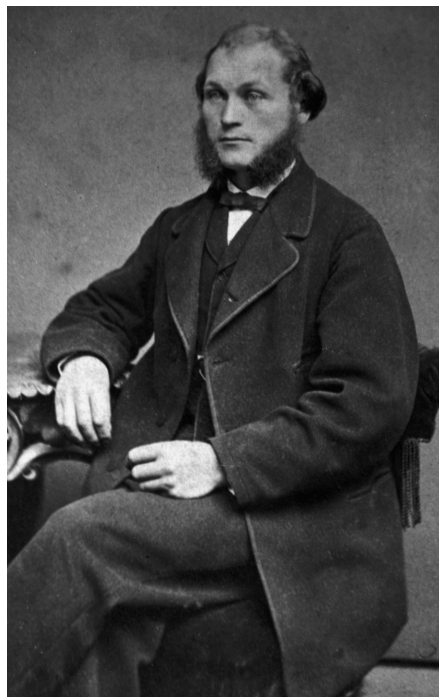
*Ångfartyget August Leffler på 643 ton levererades 1871, samma år som Adolf Fredrik Landgren gick bort.*

På Gamla Varvet utvecklade Adolf Fredrik Landgren en omfattande verksamhet, utmärkt av omtanke, klokhet och energi. I hans tid byggdes några av vår handelsflottas största och mest snabbseglande segelfartyg, av vilka Erato, Louis De Geer och Iris kan nämnas. Dessutom hade man börjat intressera sig för ångbåtar. Från 1852 till 1871 byggdes både ångbåtar och segelskepp på Gamla Varvet. Det blev under den tiden ungefär lika många av var sort.

Efter det att Kierkegaard skadats vid en olycka på varvet och blivit rullstolsbunden efterträddes han som ny skeppsbyggmästare av Johan Erik Hübe. Denne hade kommit till varvet 1863 som assistent till Kierkegaard. Hübe var född på Fyn i Danmark år 1841 och hade fått sin utbildning på örlogsvarvet i Köpenhamn.

Hübe var minst lika skicklig som sin lärare Kierkegaard och utvecklade konsten att bygga välseglande och vackra träskepp ytterligare. Men han började också med ångfartyg. Under Adolf Fredrik Landgrens tid hann han bygga fyra. Takten var fortfarande en sjösättning om året.

Vid sidan om sin varvs- och affärsverksamhet hade Landgren tid över till kommunal verksamhet, för vilken han i likhet med fadern var livligt intresserad. Särskilt låg Majornas angelägenheter honom om hjärtat. Och då Majorna den 1 januari 1868 införlivades med Göteborg, inträdde Landgren samma år i stadsfullmäktige tillsammans med rektorn C F Winkrans, segelsömmaren M F Leffler, orgelbyggaren J N Söderling, sjökaptenen J F Strömberg, skeppsfourneraren J W Lilljequist och organisten J P Lindell.



*Adolf Fredrik Landgren fortsatte Gamla Varvets framgång.*

Majorna var under A F Landgrens tid ett på många sätt primitivt samhälle. Kring den krokiga och leriga Allmänna Vägen, som var landsväg från Göteborg västerut, grupperade sig ett myller av små och större hus längs gator, gränder och stigar, alla utan beläggning. Bland småhusen fanns en del pampigare hus på stora tomter, några i herrgårdsstil. I dessa bodde en överklass till vilken A F Landgren hörde.

År 1870 avlider den populära doktor Palm i Majorna. För att hedra hans minne arrangeras en soaré på Kustens hotell. Svante Svensson skildrar vilka gästerna var och i vilken ordning de anlände, vilket ger en bild av Landgrenarnas krets:

Framemot kl. 6 e. m. började de högtidsklädda deltagarna i soarén att komma. Först se vi den reslige noble mannen segelsömmaremästaren M. F. Leffler, stiftaren av Sveriges Ångfartygs Assuransförening, med fru och dotter. Så kommer hans ämbetsbroder C. J. Fredricksson med fru och barn. Vidare varvsdisponenten A. F. Landgren, rådman Kennedy, konsul Berzen, skeppsbyggmästarna Hübe och Bergström, kapten Strömberg, löjtnant Kullberg, sjökaptenerna H. B. Schütz, B. Olson, D. L. Ohlsson, J. M. Kruse, Sjölund, Wiman, Jansson, Matern, Övergaard, Höglund, Melander, Lorenz Andersson, Lorenz Pettersson, Hansson, Plomholt med flera, många med sina fruar och barn, handlandena Theodor och Otto Nilsson, G. W. Kjellgren, John Ritterberg, J. Kärrqvist, C. P. Wiman, J. F. Svensson, J. A. Blomqvist samt en hel del av Majornas övriga invånare, så många som salen kunde rymma.

### **En midsommarfest på Gamla Varvet**

Om hur patron Landgren firade Adolfsdagen och midsommaren berättar Svante Svensson följande:

Medan på Kusten arbetarna fingo en à två riksdaler extra på midsommarafton, vankades på Gamla Varvet traktat i stället. Då som nu hette den dagen Adolf, och då var det varvsägaren Landgrens namnsdag. I den stora övertäckta portgången, som bildade nedgången till varvet, fanns på ena sidan ett rum, vars dörr i portgången lyftes av och placerades inne i rummet på ett par bockar. Härigenom fick man en bred, bastant disk – bakom vilken båtsmannen och ett par av kvartersmännen skötte serveringen, medan de törstiga timmermännen till ett antal av nära trehundra trängdes i portgången.

Patron Landgren bjöd på punsch och svagdricka och det ena dussinet buteljer efter det andra drogs upp och gick åt. Det var stark punsch på den



tiden, och en 10 à 12 stora glas kunde nog göra en karl glad. Så mycket förtärde i regel de flesta, ty det var icke nog med att de kommo fram till disken en gång, där de välvde i sig två eller tre glas, de trängde sig även fram flera gånger, för att inmundiga samma kvantum. De, som nöjde sig med att gå fram till disken bara en gång, voro nog i minoriteten; de, som drucko ett enda glas, voro ytterst få, och slutligen de, som icke alls ville smaka på välfägnaden, voro ännu färre.

Fram på kvällen kunde man få se många roliga typer, dels på Gamla Varvsgatan och dels på vägen därifrån, då de vid punschen ovana timmermännerna kryssade hem mot sina bostäder på Allmänna Vägen, Djurgårdsgatan, Polgatan, Bläsgatan, Fyrkanten, Åsgatan och Masthuggsbergen. Men något bråk uppstod sällan, det var midsommarafton. Och då tänkte de endast på att vara glada. Det skulle varit stor skam att ställa till oreda. I stället rådde översvallande vänlighet, godmodighet, humor. Man omfamnade varandra och talade om, vilken duktig karl man var. En anförtrordde sin kamrat i största hemlighet med så hög röst, att de omkringstående mycket väl kunde höra det att han hade lika god rätt till Gamla Varvet som patron Landgren. En annan, som stod och höll sig i staketet, berättade att den senaste stapelavlöpningen skulle totalt misslyckats, om inte han hade varit. En tredje, som seglat med engelsmän som skeppstimmerman sjöng en engelsk visa, som han översatte vers för vers på ett så komiskt sätt, att karlen ovillkorligen skulle gjort sig bra på en varieté. En fjärde skröt med att han hade två fästmör och att han älskade dem båda lika högt, vilket meddelande uppväckte en häftig protest hos en av arbetskamraterna:

– Skäms med dig, Magnus, för att vara katolik. Har du inget fosterland? Vet du inte att Carl den tolfte stridde och dog för engiftet?

– Du menar väl enväldet, sade en av åhörarna, som hade gått i skola hos magister Carlgren.

– Ja, kommer inte det på ett ut?

Den 15 augusti 1871 avled Adolf Fredrik Landgren plötsligt av en aneurysm på aortan. Den redbare, flärdlöse och välvillige mannen saknades allmänt. Ättlingar hade han inga, men han hade en duktig och kraftfull systerson, Georg Douglas Kennedy, som vid den tiden var tjuugoett år och så pass förtrogen med varvet, att innehavarna av A. Landgrens Enka, under vilket firmanamn varvsrörelsen bedrevs, utan tvekan lade ledningen i hans händer.

Svante Svensson beskriver Adolf Fredriks begravning på följande sätt:

Djup och uppriktig var sorgen bland den stora arbetarstammen, när Adolf Landgren dog, endast 42 år gammal. Jag minns tydligt hans begravning den 18 augusti 1871. Sex timmermän buro hans kista på sina axlar hela vägen från Gamla Varvet till Majkyrkogården, och den stora sörjande arbetarskaran med hustrur och barn gick efter. Många suckar höjdes ur tack-samma hjärtan och många saknadens tårar fälldes vid hans grav. Det är sällan man får bevittna en så stor tillslutning och ett så allmänt deltagande vid en husbondes bortgång.

Så lämnas rodret för A. Landgrens Enka över till Georg Douglas Kennedy. Orderboken för nybyggen är tom, segelskeppens tid verkar snart vara förbi.

## Kapitel 7. En dag på Gamla Varvet

*Text: Svante Svensson.*

För att kunna få en inblick i arbetets gång på Gamla Varvet under den tid, då detta varv stod som bäst i sitt flor, måste vi stiga tidigt upp. Vi måste följa byggmästarens, kvartersmännens och timmermännens exempel och inte ligga längre än till kl. 5 på morgonen, ty kl. halv 6 skall uppropet börja; och innan vi hunnit att kläda oss och få något varmt att förtära, går en halvtimme fort nog, i synnerhet om vi ha ett stycke väg att gå. Vi välja en morgon på höstsidan, då luften är mörk och marken våt. Arbetstiden är densamma hela året om.

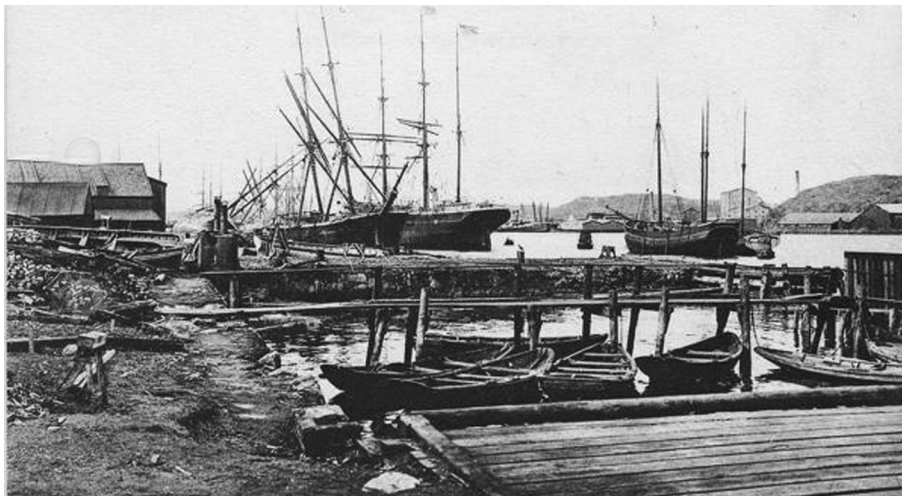
Allt efter som arbetarna komma, samlas de utanför varvskontoret. Detta är beläget i andra våningen i den byggnad, som ligger i rät vinkel mot "herrgården", bildande så att säga en flygel till densamma. Under kontoret, vars södra yttervägg är prydd med en urtavla med sina förgyllda visare, finnes en bred portal, utgörande själva inkörsvägen till varvet.

Kl. halv 6 på slaget öppnar byggmästaren ett av kontorsfönstren. Därinne har han på en pulpet en lång lista, upptagande alla de omkring 250 arbetarnas namn och härkomst eller bostad, ifall detta även behöver uppropas, för att skilja två åt med samma namn. Eftersom arbetet skall börja kl 6, beräknar han att det går åt en halvtimme, innan alla äro uppräknade. Förmännen eller de s k kvartersmännen äro också tillstädes, för att kontrollera att arbetarna svara riktigt. Och så börjar uppropet:

- Anders Andersson från Koopmansgatan 2 1/2.
- Nybygget en.

Det betyder, att den uppropade föregående dagen arbetat full dag på det ännu odöpta fartyget, som bygges på land.

- Petter Pettersson från Pölgatan!
- Nybygget en halv, Aurora en halv.
- Carl Carlsson från Fyrkanten!
- Aurora tre kvart, Siri en kvart.
- Nils Nilsson, Åsgatan!



*Vykort med motiv från Gamla Varvet. (Göteborgs Stadsmuseum)*

- Siri en halv, Aurora sex åtting.
- Vafalls? Byggmästaren hejdade sig i sina anteckningar.
- Nilsson menar Aurora även en halv, upplyste kvartersmannen, ty han arbetade där från frukost till kafferast.

Det kunde också vara litet kinkigt med dessa uträkningar, enär arbetstiden mellan rasterna icke alltid var lika lång. Från kl. 6 till halv 9 var ju arbetstiden 2 ½ timmar, men från kl. 9, då frukostrasten slutade, till kl. 12, då middagsrasten började, var det 3 timmar. Likaledes efter middagsrastens slut kl. 1 till kafferasten kl. 4 tre timmar, och sista kvar-  
ten från halv 5 till 7 återigen endast 2 ½ timmar.

Hälften av varje kvart räknades som en åttondels dag, oavsett om kvarten bestod av 3 eller 2 1/2 timmar. Sammanlagda arbetstiden utgjorde således 11 timmar, vinter som sommar.

Uppropet fortgår så utan mankemang. Timmermännen voro vana att ”svara”, och det hela gick raskt undan. En eller annan ofrivillig feluppgift rättas ögonblickligen av kvartersmännen. Men så på slutet är det en ny karl, som hade börjat dagen förut, och när byggmästaren ropar upp:

- Jonas Jonasson från Ale härad! svarar denne:
- Exelunsia en!

- Vafalls? frågar byggmästaren på nytt. Vad är det för ett fartyg?
- Han menar Zellobia, upplyste kvartersmannen, fast han nog har läst galet.
- Hör du, frågade en av Jonassons nya kamrater honom, vad är du för en kropp, som inte kan skilja mellan X och Z? Du stod ju nära på en halvtimme under aktern och stavade på namnet i går.
- Ja, se jag har alltid haft så svårt att skilja mellan X och Z, svarade Jonasson.
- Då skall jag tala om för dig, upplyste kamraten, att när du går hem på fredag kväll, sedan du lagt en del av avlöningen hos Ilas, så är du ett X, men när du kommer ner på måndag morgon, ruggig och pank, så är du ett Z, kom ihåg det!

Kl. 6 på slaget började varvsklockan att ringa, och den som skötte denna ansvarsfulla post var Anton Andersson, materialskrivaren. Ringningen morgon, kväll och vid de olika rasterna hade Anton utbildat till en riktig konst. Han nöjde sig inte med att draga i stroppen och bara ringa kling, kling, kling, utan han drog till så hårt att klockan gick över och slungade ut ett kling, klang, klung, kling klang klung, vilket – såsom d:r Vilh. Sjögren erinrade om härförliden i ett brev till redaktör Elander – varvsarbetaren tyckte lät som timmerman, timmerman, kasta yxan, spring i land.

Det kunde ingen annan ringa så bra som Anton; och då denne någon gång blev förhindrad och byggmästaren eller varvsbåtsman skulle ringa i Antons ställe, skrattade timmermännen och gjorde sina lustiga anmärkningar. En sade att det lät som ”skynda dig, skynda dig, innan potäterna kallna”; en annan: ”tappa inte träskorna, när du springer i land”, och en tredje: ”glöm inte snusen, det är den, som gör susen”.

Som det egentliga timmermansarbetet ej kunde börja så tidigt som kl. 6 en mörk höstmorgon, då man ju varken kunde se att hugga, hyvla eller driva mm, och då intet artificiellt ljus bestods den tiden, anbefalldes tills det blev dager ”alle mans schå”. Detta bestod däri, att man i mörkret gjorde sådana arbeten, som fordrade många kraftiga nävar och axlar. Man bar fram ekvirke till spantplan, där nybyggets spanter höggos till, eller man bar tunga spiror eller bjälkar till de stora, mer än manshögga sågbockarna, ovanpå vilka bjälkarna eller spirorna pla-

cerades. På den tiden fanns det ingen ångsåg eller elektrisk kraft utan all sågning av såväl plankor som bräder skedde för hand. En karl stod nere på marken och den andre stod högt till väders på bjälken, och de båda förde sågklingan mellan sig. Det fordrades kraftiga armar för att bli sågare och en oerhörd träning för att icke tröttna. Sågarna plirade alltid med ögonen av vanan att skydda dem för de omkringvirvlande sågspånen.

Eller man gick i kappståndarna, då det gällde att kölhala ett fartyg. Till detta arbete fordrades ibland mycket folk, i synnerhet om man hade fått att göra med en styv skuta, som icke var så lätt att hyva i kull.

Det var för resten högst egendomligt med alla dessa fartyg, som skulle kölhalas på varvet. Man ansåg dem nästan – och gör väl det i allmänhet än i dag – som mänskliga väsen, utrustade med mänskliga egenskaper och mänskliga svagheter. Man tillskrev dem nyckfullhet, opålitlighet, envishet, men även, då det så föll sig, lydriad, tillmötesgående, istadighet. I de allra flesta fall var ett fartyg femininum, och fastän kapten Adolf Börjessons fartyg hette ”Jupiter”, kallade han det aldrig för annat än hon, ”dockan min, nätt och fin”. Det var bara någon gång en gammal tjurskallig brigg, tvär och sur både för och akter, som man kallade för han – skam att tala om det.

När man nu skulle kölhala ett obekant fartyg, vars egenskaper under denna procedur man icke kände till, måste ju åtskilliga försiktighetsmått vidtagas. Somliga fartyg voro lätta nog till att börja med, men sedan blev det stopp, sedan ville de inte längre, och det fordrades goda grejor till att få dem omkull. Fanns det något fel i konstruktionen av kaj och därmed sammanhängande pålverk, kunde det lätt riskeras, att fartyget lyfte upp hela brobänken, såvida inte det kunde hända, att en gina sprang.

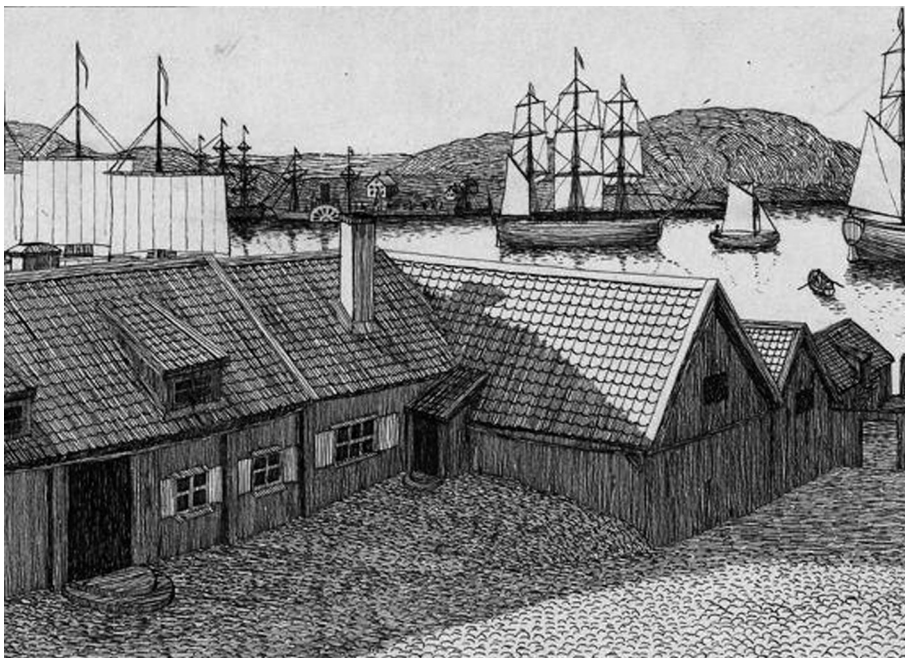
Ibland voro de styva fartygen så svåra att få omkull, att masterna icke räckte till för de nödvändiga ginblocken, utan man måste rigga upp en sax av grova spiror på däck, för att däri anbringa ytterligare en gina.

Andra fartyg voro däremot mycket hårdhyvade att börja med, men sedan kunde man gå och leka i kappståndarna, dvs de på land anbragta vindspelen, och fartyget lade sig så vackert på sidan, nästan av sig självt. Här fanns emellertid ett farligt moment, varom vi närmare



skola berätta i en annan liten tidsbild.

Morgonen hade nu så fortkridit, att det började bli ljus. Timmermännen kunde återgå till sitt ordinarie arbete. De fingo sluta sitt "alle mans schå", detta farliga jobb, där alla fingo använda sina armar och axlar så mycket de förmådde, där varje muskel fick visa, vad den tålde, där ingen fick svika. Ingen svek heller, ty varje man var fullt medveten därom, att svek han, så kunde det gå illa för dem alla. Vare sig det gällde att lyfta upp en bjälke, vilket måste ske i ett visst ögonblick, med en absolut enighet och genom allas samlade kraft; att därefter på en gång placera den på allas axlar; att under jämna steg bära den till det ställe, där den skulle vara; eller att väl framkomna till detta ställe, åter lägga ned den tunga bjälken under precision och noggrann omsorgsfullhet – detta allt inneslöt i sig icke blott fysisk styrka utan utgjorde även ett eklatant bevis för den karaktärens kraft, den samhörighetens energi, som vi alla måste beundra, icke minst i sådana fall, där till äventyrs gammalt groll eller bitterhet rådde mellan dem, som deltog i arbetet. Och att



*Del av Gamla Varvet. Grafiskt blad från Fredbergs samlingar.*

utföra sådana förflyttningar i mörker och väta, där foten lätt kunde slinta eller handen mista sitt. Tag hatten av för dessa tåliga, ihärdiga, så naturligt insiktsfulla människor!

På spantplan, där efter ritningen spanten till det under byggnad varande nya fartyget stickades ut på det renhyvlade golvet, höggo timermännen till och sammansatte det vardande spantets olika delar under flitigt användande av mall och lod. Rätt över spantplan fanns ett stort magasin, benämnt båtsmansvinden, där varvsbåtsman hade lagrat och ordnat varvets förråd av kablar, trossar, ginor, grundtåg, taljelöpare, ginblock, taljeblock, kättingar, spantlängor, jagkättingar, vantskruvar, issågar, ispilar, isyxor, isdraggar, pikhakar, båtshakar, isklubbor, domkrafter, lanternor, pumpar, pumphakar, kanterhakar, släpändar, spinnkärningar, tärsar, ginstoppare, rundstroppar, presenningar, hisshjul, flaggor, signaler, kryssunderlägg, ginstegar, bensellinor, sjömangarn, märbling, segel och segelgarn mm mm.

Allt detta skulle varvsbåtsmannen styra och ställa med samt inrapportera till kontoret, huru lång tid de olika fartygen lånade det ena eller det andra. Dessutom skulle han öva tillsyn över varvets lanschor, båtar och snipor samt se till, att alla inventarier underhöllos och befunnos i fullt brukbart skick. Alla kölhalningar skulle han även sköta om.

Ett stycke från båtsmansvinden låg det stora magasinet i tre våningar, där materialskrivaren med sitt biträde residerade. Där inne fanns allt, som behövdes för fartygs nybyggnad eller reparation. Där funnos spik, bultar, naglar, kilar, beck, tjära, drev, förhydningsplåt och tjärpapp, propp, tjärkvastar, färg, mönja, oljor mm, mm. Materialskrivaren skulle föra räkenskap över allt som lämnades ut, och där gick en ständig ström av materialier in och ut ur det magasinet.

Vid östra brobänken kölhalades skeppet Aurora, som skulle ha ny kopparplåt i botten, enär den gamla plåten, som hade suttit på i fyra år, nu var trasig och genomborrad av sjömask. Aurora gick på långa farvatten, vilket en sjöman ögonblickligen kunde se, så fort han stack näsan ombord.

På utsidan av fartygets i dagsljuset vända botten låg den ena flotten intill den andra, varest arbetarna bröto loss den gamla plåten och spikade i stället på en ny. Den gamla plåten och de gamla spikarna till-

varatogos omsorgsfullt, ty det var rent koppar alltsammans. Spikarna kunde mest användas en gång till, när de blevo rätade, men plåten buntades ihop och sändes tillbaka till England, därifrån den nya kopparplåten kom. Två och två av arbetarna hade var sin ”park”, som de skulle nydriva, becka, tjära, förhyda och kläda med plåt, och kvartersmannen gick fram och tillbaka på flottarna och såg till, att allt blev ordentligt gjort. Flottarna voro byggda med dubbla däck. De läckte naturligtvis såsom alla andra farkoster, men de kunde också pumpas läns.

Nybygget reste sig stolt på sin bädd, men öster på varvet, intill Bläsan, var även en bädd, och på den drogs nu upp en skonert, som skulle förlängas till skonertskepp.

Vid de andra brobänkarna låg det ena fartyget vid det andra under reparation. Än skulle de drivas, nytjäras och lappsalvas, än förses med delvis nya bordläggningssplankor eller nya rundhult, än nytt bogspröt, nytt roder eller kanske rent av nya master. På vinden i väster i stora magasinet höllo ett lag riggare på med att kläda vanten till ett fartyg, Ett lugnt arbete, varunder de gamla sjömännen berättade för varandra de mest otroliga historier.

Intill detta magasin låg smedjan. Smedmästaren, som var gift med ett fruntimmer ur en gammal berömd Värmlandsätt, var själv värmlänning och kunde sitt yrke i grund och botten. Det var en aktad och ansedd man och han var ’som en far för sina tolv smeder’. På malvinden förbereddes och utstakades de arbeten, som skulle göras efter ritning. Där nedanför vid stranden byggdes pråmar.

Den ene bonden efter den andre kom körande med pråmknän, som nyss huggits i skogen. I en liten bod sutto fem pojkar och rätade kopparspik på ackord under skolferierna.



*Sågen vid Gamla Varvet. Akvarell av Einar Hillberg.*

Den ene av dessa, en blid, fin natur, blev med tiden en av Göteborgs bemärkte barnläkare, den andre hamnade som plantageägare och strutshaadlare i Sydafrika, den tredje är nedskrivaren av dessa rader, den fjärde lyckades till slut efter flera vedermödor uppnå den ansvarsfulla befattningen som portvakt vid en större anläggning på Hisingen, och den femte är nu pensionerad förste kontrollör vid sockerbruket i Landskrona och stadsfullmäktiges sekreterare därstädes.

De varvsarbetare, som hade sina hem i närheten, skyndade dit för att slänga i sig lite mat och dryck under rasterna, men alla de som bodde avlägset fingo sin mat tillburen av sina hustrur eller barn. Efter måltiden, som intogs sittande på en bjälke, en plank eller vad som helst, sträckte arbetaren ut sig med en plankbit eller en hög med hyvelspån under huvudet. Tillbaka hem bar matleverantören så mycket avfallsved, som korgen eller förklädet kunde rymma. Timmermännen själva hade alltid med sig hem på ryggen en tung börda av ved och spånor, och därvid gällde som en bestämd regel, att man aldrig tog mer än vad som hade fallit för egen yxa eller hyvel.

Då det på eftermiddagen ånyo började bli mörkt, fick man sluta sin speciella sysselsättning och återgå till "alle mans schå". Detta arbete skedde i regel under sång, därvid en av karlarna i vart gäng var den ledande. Särskilt var det en stor jätte till karl, med långt skägg, som hade seglat som skeppstimmerman i amerikanska fartyg. Han sjöng alltid engelska visor, som han lärde bort till hemmagubbarna, och roligt var det att höra, huru våra hederliga albönder klämde i med:

*Mary Brown, Mary Brown,  
is the prettiest girl,  
prettiest girl in London town,  
hey, haul away.  
Mary Brown, Mary Brown;  
she's my little friend,  
when I come to London town,  
we will meet again.  
Mary Brown, Mary Brown,  
kiss'd me every day,  
longing for her sailorboy  
hey, haul away.*

## Kapitel 8: Uppväxtåren

*Gully och Georg Douglas växer upp, Georg Douglas tar studenten.*

Den 24 maj 1850 föddes Georg Douglas, troligen i herrgårdsbyggnaden, högst upp på Gamla Varvets sluttande tomt där Sjöfartsmuséet ligger i dag.

Det var ett livligt hem Georg Douglas växte upp i. Förutom föräldrarna Georg och Eleonore och hans två år äldre storasyster Gully bodde också en moster, Emilie Landgren, samt varvdisponenten Adolf Landgren i herrgårdsbyggnaden. Där bodde också några pigor.

Kontorshuset utgjorde en del av gränsen till varvsområdet. Herrgårdens norra gavel vette mot varvet. Från herrgården var det bara ett stenkast till Allmänna Vägen, gatan som var en del av landsvägen in till Göteborg västerifrån.

På varvssidan var det aldrig tyst om det inte var söndag eller helgdag. Det hamrades, spikades och pluggades. Det sågades och hyvlades, smedjans klanger hördes vida omkring. Det kånkades och bars, ropen skallade vid sjösättningar eller kölhalningar. Där var en lukt av virke, kolrök, tjära och beck. På parksidan hördes ljuden från järnhjul i grus, kuskarnas hojtande när ekipagen skulle drivas upp för Stigbergsliden och kanske också, kvällstid, skrål från Gamla Varvets hotell, som låg uppe vid Allmänna Vägen.

Varvsområdet gränsade också i öster till färjeläget Bläsan. Där fanns vid Bläsliden det gamla vattentappningshuset, en av två källor på Majorna. Någon vattenledning fanns vid den tiden inte i Majorna, allt dricksvatten måste hämtas från en av dessa två källor. Den andra låg ända borta vid Klippan.

Lekkamrater var det gott om. Många av de omkring 300 anställda bodde på varvsområdet, många andra strax intill. I de flesta familjer var det många barn, även om barnadödligheten var stor överlevde många. Varvet var naturligtvis en fantastisk lekplats. De varvsanställda var säkert måna om ägarfamiljens barn. Morbrodern Adolf Fredrik ledde varvet, i herrgården fanns mamma och en moster och därtill pigor. Alla var engagerade i att ta hand om Gully och Georg Douglas.

Ibland blev situationen på Gamla Varvet dramatisk. Eldsvådor var inte ovanliga.

Handelsbokhållare A Eklund ägde ett av husen på Gamla Varvets område. Som inneboende hade han en 57-årig sömmerska, Anna Kindbäck. På kvällen den 7 september 1859 satt hon och arbetade i skenet av ett stearinljus. Hon var mycket trött och somnade till eller svimmade av. Hon vaknade av att det brann i sänggardinen. Hon och grannfrun försökte släcka, men misslyckades. En storbrand blev resultatet. Inte mindre än 26 gårdar med tillhörande uthus strök med. Även bomstugan vid Stigbergsliden brann. I Gamla Reparbanan vid Stigbergstorget förstördes sex byggnader. Men Gamla Varvet tycks vid den branden ha klarat sig med mindre skador. Sömmerskan Kindbäck dömdes för vårdslöshet med eld och fick böta.

En annan eldsvåda, några år senare, härjade i hamnen. Det var en jakt som tagit in full last av fotogen och gasolja. Kaptenen hade förhållat skutan till Röda Sten. Så hördes på kvällen en skarp knall, fönster-rutorna skallrade över hela Majorna. Skutan hade flugit i luften, den brinnande lasten spred sig över hela älven ända över till Hisingsidan. Det var ett enda eldhav som varade hela natten. Nya fat exploderade, för vart och ett hördes en ny knall och nya lågor.

Åren går fort och snart är det dags att ge Gully och Georg Douglas en ordnad undervisning.

En mamsell Stangeretts öppnade skola i stora salen i herrgårdsbyggnaden Oljekvarn vid Djurgårdsgatan, en kort promenad från Gamla Varvet. Skolan var samskola och blev en riktig mönsterskola. Undervisningen i denna skolelementarskola omfattade vanliga ämnen utom språk och drevs av föreståndarinnan och två medlära­rinnor.

När mamsell Stangeretts gift sig lämnade hon pedagogiken, men hennes skola återupptogs efter ett kort uppehåll av en kandidat Boström.

Verksamheten på Oljekvarn upphörde senast år 1865. Då var Gully 17 år och Georg Douglas 15. Antalet privata skolor i Majorna hade då ökat dramatiskt. I Gamla Varvets grannkvarter satte en kandidat Gedda upp en skola, mitt emot Henriksberg. Intressant är också Sigrid Rudebecks elementarskola för flickor, som grundades 1866 på initiativ



av bland andra Georg Douglas blivande svärfar, fabrikören Charlie Åhmansson och prosten Lindskog.

År 1862, när Georg Douglas var 12 år, startades också Majornas Allmänna Läroverk, en tvåårig skola med fil dr C Winkrans som rektor. Han undervisade tillsammans med en pastor Olof Benzer och två hjälplärare i ämnena kristendom, modersmål, naturvetenskap, historia, geografi, tyska och engelska. Det första året undervisades 108 elever. För skolan byggdes ett nytt hus vid Djurgårdsgatan som stod klart 1864. I början av 1866 blev läroverket femklassigt.

Vilken väg som valdes för Gully och Georg Douglas när det gäller skolgång är obekant. Möjligheten att ha informator och/eller guvernant fanns ju för den som hade råd. Troligen fanns en sådan tidvis i herrgården, men mycket talar för att mamsell Stangeretts fick svara för början av skolgången. Rektor Winkrans fick ett mycket gott anseende från läroverkets start. Han samarbetade nära med de ledande i Majorna, till vilken krets Adolf Fredrik Landgren hörde. Så det troliga är att Georg Douglas sattes i läroverket. Tidsmässigt kan det stämma att han fortsatte där alla fem åren.

Sedan 1852 har det funnits möjlighet att avlägga studentexamen vid Göteborgs Realgymnasium med lokaler i en stor skolbyggnad i hörnet



*Claes Lindskog tog initiativet till bildande av Majornas Läroverk.*



*1862 startades Majornas Läroverk, först som tvåårig men snart som femklassig realskola. 1864 flyttades verksamheten in i detta hus.*

mellan Gamla och Nya Alléerna (Gamla Allén gick från vallgraven vid Trädgårdsföreningens nuvarande huvudingång och upp mot Heden och Lorensberg).

Läroverket vid alléerna drevs i praktiken av och för grosshandlarkollektivet i Göteborg. Det är högst sannolikt att pappa Georg hade ett finger med i Georg Douglas utbildning, han bodde också en kort promenad från läroverket. Georg Douglas tog studenten, 21 år gammal, år 1871. Det måste ha varit i det läroverket.

Den 1 januari 1868 införlivades Majorna, som innan dess tillsammans med Örgryte varit en självständig kommun, med Göteborgs stad. Med införlivandet skedde en allmän uppryckning av Majorna.

År 1871, endast 42 år gammal och mitt i sin livsgärning, avled Adolf Landgren helt plötsligt. Han hade inga egna barn, men han hade satt sin unge systerson Georg Douglas Kennedy in i varvets skötsel, drift och affärer. Alla detaljer kände Georg Douglas till, uppväxt som han var på varvet. Det blev dags för unge Georg Douglas att ta ansvar för driften av familjeföretaget, ägt av mor och mosttrar.

## Kapitel 9. En stapelavlöpning

*Text: Svante Svensson.*

Vilken förväntan, vilken högtidsstämning, vilken prägel av fest ligger det ej över Gamla Varvet, ja över hela Majorna, den dag då ett nybyggt fartyg ska gå av stapeln.

Flaggan på herrgården, flaggan över båtsmansvinden, flaggorna på de vid varvets brobänkar förtöjda fartygen vaja och bukta sig i den högtidsmättade vårluften. De olika nationernas färgglada signalställ uppföra tillsammans en symfoni, som griper åskådarens hjärta. Vid västra brobänken ligger ett finskt skepp och en engelsk brigg och vid mellersta brobänken en tysk skonert. Ute på strömmen ligger en Nova Scotiaman, en väldig fore-and-aft-seglare med endast tre vita, men tolv negrer ombord. Längre ner på älven ligga ytterligare sju stora amerikanska fartyg, därav tre barkskepp och fyra skonertskepp, alla inlastande järn på Amerika och samtliga med stjärnbaneret på mesantoppen och svenska flaggan på förtoppen.

Vid östra brobänken ligger en fin dansk skonert näst intill kapten Elfverssons gamla ryggbrutna "Antelope", och rakt ut ligga förtöjda i duc d'alber en holländsk koff och det stolta, varvsägaren Adolf Fredrik Landgren tillhöriga fregattskeppet "Louis De Geer" med "skysails" på fock och stormasten. Alla fartygen äro iklädda sin fina flaggskrud, för att hälsa välkommen på böljan det nya kamratskeppet, som inom en timme skall lämna den såpade stapelbädden. Alla på varvet äro i febril rörelse, från "patron" och byggmästaren till kvartersmän och timmermän. De sista ställningarna äro nedfirade eller borttagna, stapelsläden hade smugit sig så jämnt efter fartygets bottenidor, talg och såpa hade strukits på bädden, och de sista grova stöttorna hade frånslagits, så att det vackra fartyget, fritt från alla vanprydande påhäng, nu vilade på bädden, ett föremål för de många åskådarnas beundrande blickar.

Ännu hejdades det från att glida ut i vattnet dels av några strävstötter och dels av den rad av korta, på varsfullt hopfogade bjälkar och andra uppstaplade, omsorgsfullt hopfogade bjälkar och kubbar, varpå kölen vilade. Dessa underlag för kölen höllo nu på att borthuggas, det

ena efter det andra. Man såg inte timmermännen, som förde yxorna – men man hörde de dova yxhuggen, man förnam knäppningarna i bädden för vart underlag som höggs bort, man visste att för varje yxhugg närmade sig det ögonblick då fartyget skulle börja röra på sig.

Två och ett halvt år hade förflutit, sedan kölen till det nya fartyget hade sträckts, denna köl vartill virket hade hämtats från pitch pine-skogarna i Amerika. Bjälkarna hade hitkommit med ångare från England – både till kölen och kölsvinet – och virket hade särskilt utvalts av varvets ombud i Amerika.

Sedan kölen sträckts började spanten att resas, först nollspantet, där skeppet var som bredast och därefter andra spant på ömse sidor om detta. Därpå kom turen till bordläggningen eller de grova plankor som bildade fartygets yttre sidor. Härefter lades garneringen eller fartygets inre beklädnad i lastrummet.

Såväl de dubbla spanten som bordläggningsplankorna voro av förstklassigt ekvirke. Engelska Veritas expert hade icke alls behövt kontrollera arbetet. Han gick väl mest för syns skull, ty ingen kunde vara mera noggrann än byggmästare Hübe och kvartersman Olsson. Timmermännen själva till och med upphörde att arbeta på en bjälke eller en plank, då de däri funno det minsta fel.

Så inlades däcksbjälkarna och däcksplankorna, relingar och vattenbord, luckkarvlar och luckkarmar och luckor, ja, medan fartyget stod på land färdigbyggdes kajutan och skansen, insattes bogspröt, ankarspel och undermasterna, vilka senare, byggda av fyra bjälkar, voro omslutna av kraftiga järnringar, enär inga så grova mastspiror funnos att tillgå. Att även resa upp märs- och bramstänger vågade man icke, ty fartyget kom ju tomt i sjön, och man var försiktig vis-a-vis dess bärighet . . .

De dova yxhuggen tystnade allt mer och mer. . . Kölen var fri!

En tjock tross med dess ena ända fastgjord ombord låg uppskjuten på land i stora kransar vid förstäven, vilken pekade mot kontorsfönstren. Skeppet skulle gå av stapeln med aktern före, och trossen skulle på ett givet tecken fattas av väl hundrade kraftiga nävar, när fartyget just hade släppt bädden.

Men vad är det? Bevare oss väl! Kommer där inte en äldre dam i krinolin och stor röd parasoll och kliver rakt in i den uppkransade

trossens livsfarliga bukter!

Det gick en rysning genom åskådarna, en hemsk oro bemäktigade sig dem. Tänk om fartyget nu löper ut!

Man ropar till henne, men hon hör inte! Hon förstår inte det ödesdigra allvaret i situationen!

Då springer timmerman Elias Eliasson från Pölgatan fram, fattar den obetänksamma damen i armen, svänger henne runt till ett säkert ställe och utropar på det av oss alla så högt älskade och omhuldade majbo-idiotet:

– E ho' alldeles galen, människa! Har ho' mera ben än ho' behöver?

Detta var det förlösande ordet. Åskådarna andades åter. En välvillig madam upplyste de omkringstående att damen var mamsell Widerstedt, som hade småbarnsskola i Majbergsliden.

Ute på älven hade placerats två roddbåtar, som skulle hålla farvatt-net rent och varsko trafikerande. Vaktaren på skeppet "Antelope", den originelle Johannes Utter, var med i den ena båten.

Vinden hade stått västlig några dagar, så att vattenståndet var över medelhöjd och alltså passande för en stapelavlöpning.

Plötsligt sticker nosen av en däckad båt fram bakom ett av de amerikanska skeppen. Det var gamla "Hilda", skeppare Wennerberg, som seglade på Varberg om vårarna efter potatis som han sålde i Bläshammen.

– Hallå, båtohoj skrek Utter, ror i lä med potätera! Dom behövs inte i eftermiddag.

– Männ' de' svarade Wennerberg sävligt, har Uttern ätit upp all sillen för majborna då?

– Ser du inte, din avritade babian, vrålade Utter, att vi håller på och går av stapel!

På ett tecken av byggmästaren slogos de sista stöttorna undan och efter ett ögonblicks tvekan, såsom det tycktes, ett ögonblick fullt av intensiv spänning, började det vackra fartyget, först sakta och sedan alltmer ökande farten, att glida ut i det mörka älvvattnet. Det var ett ståtligt ögonblick, en oförglömlig syn! Årans krona på flitens och arbetets verk! Det var hederns lager åt handens kraft och tankens id!

Åskådarna måste ovillkorligen ge sin inneboende känsla. En på sam-

ma gång stolt och ödmjuk glädje kändes i alla hjärtan. Hurraropen växte i styrka allt mer och mer. Man hörde inte vilket namn den karlen skrek ut som stod på fartygets back. De vackra flaggorna, som under stapelloppet hissats i topp ombord nästan bländade.

Allt eftersom fartyget rutschade i väg, stack den ene timmermannen efter den andre fram sitt huvud ur bädden. Dessa var de som huggit loss underlagen för kölen. Till slut, när skeppet nästan löpt bädden ut, blev friktionen så stark, att virket i bädden fattade eld. Den släcktes emellertid snart, ty man var beredd och hade vidtagit sina försiktighetsmått.

Just som fartyget lämnade stapelbädden och beredde sig att med en behaglig bugning för första gången doppa sin bog i vattnet, högg en man ombord av den surrning, som hållit styrbords ankare fast under kranbalken. Ankaret störtade i sjön, kättingen rasslade ut ur sitt klys och stod till slut spänd som en bågsträng. Ankaret bet sig fast i älvbotten, den grova kättingen höll, fartyget darrade som en otämjd fåle ...



*Barken Heidi, här omriggad till brigantin, levererades från Gamla Varvet år 1864 till G Melin, Göteborg. Hon mäter 650 ton.*



och flöt sedan lugnt och behagligt bland de andra fartygen på älven. Vattenlinjen, som riktats in på land, mallade precis efter vattenytan. Från en flaggstång på skeppets back blåser en standert ut. Det står ett namn i den, men vilket? Vad heter det vackra fartyget? Bokstäverna dansa till västanvindens smekande musik. Vad står där i standerten? Kan ingen läsa vad där står? Jo! HEIDI.

## Kapitel 10. Disponenten

*22-årige GD Kennedy tar över ledningen av Gamla Varvet.*

Morbrodern Adolf Fredrik gick plötsligt bort i augusti 1871. En sorg och ett streck i räkningen för Georg Douglas syster Gully som just stod i begrepp att gifta sig med örlogskaptenen Vilhelm Nordenskjöld. Bröllopet fick skjutas upp men blir av den 5 december. GD, som vi i fortsättningen kallar Georg Douglas (vännerna kallade honom för Douglas), och svåger Vilhelm blir vänner för livet, de delar ett intensivt intresse för sjön, segling och sjöfart.

År 1872 råder åter fred i Europa sedan fransk-tyska kriget avslutats året innan med förnedrande fredsvillkor för förloraren Frankrike. Handeln blomstrar i Göteborg som är utlastningshamn för stål och trävaror. Stambanan mellan Göteborg och Stockholm är i drift sedan flera år. Bergslagsbanan, som ska förena Göteborg med skogar och bruk i Värmland, Dalarna och Gästrikland är under byggnad. Med ångfartyg kunde man för första gången skapa tidtabellsbunden trafik



*Den blott 22-årige GD Kennedy tar över disponentskapet år 1872.*

över haven, Keillers Mekaniska Verkstad hade sedan 25 år byggt ångfartyg av järn. Sedan 18 år byggde också Lindholmens Mekaniska Verkstad, inom synhåll från Gamla Varvet på andra sidan älven, ångbåtar. Svenska Lloyd hade bildats tre år tidigare för att driva linjetrafik på Nordsjön.

Det året, 1872, står den tjugutvååriga Georg Douglas Kennedy, som tagit studenten två år tidigare och därefter fått handelspraktik, som disponent för A. Landgrens Enka, vari bla Gamla Varvet och en rederirörelse ingår. 22-åringen hade ansvar inte bara



*Utsikt från Gamla Varvet mot Lindholmen på andra sidan älven. Där hade man, när GD trädde till, byggt ångfartyg av järnplåt sedan flera decennier.*

för rörelsens drift utan också för de 300 anställda och deras familjer. Han måste ha funderat över rörelsens framtid. Varvets främsta kompetens var att bygga segelfartyg av trä. Och det egna rederiet bestod bara av träseglare.

Marknaden för transporter med segelfartyg var ännu god. Segelskeppen var billigare per ton lastkapacitet än den tidens ångfartyg och krävde inte lika stora besättningar (stora mängder kol skulle skyfflas in i de omätliga pannorna under gång). Linjefarten över oceanerna från Sverige hade ännu inte kommit igång. Hos Gamla Varvet var orderboken gällande nybyggen tom. Tre fartyg var under arbete, ångfartyget Advance på 199 ton för Th Ahrenberg i Göteborg, ångfartyget Ingeborg på 643 ton och ångfartyget Thule, båda för August Leffler. Ångfartygen på den tiden var ofta riggade för segel. De gick för segel



*GD, i vita hatten längst fram till vänster, i kretsen av sin personal på Gamla Varvet.*





*Mannen bredvid GD (vänstra bilden) i svart hatt är skeppsbyggmästare J E Hübe.*

på de öppna haven, men kunde med ångmaskinens hjälp ta sig fram vid stiltje och i kanaler, t ex den då nya Suezkanalen. De hade därmed en helt annan räckvidd än de rena ångbåtarna, där mycket av lastutrymmet på långfärd upptogs av kol. Ångmaskinerna var synnerligen kolslukande på den tiden. "Hamburger Packet", som 1853 insattes i vad som troligen var Sveriges andra utrikes ångbåtlinje, hade byggts på Lindholmen med träskrov från Gamla Varvet. Det berättades att det gick åt så mycket kol för den trafiken att den betalande lasten inte uppgick till mer än 600 kg.

Det stora problemet för A. Landgrens Enka var egentligen övergången till fartyg av järn. Detta gällde både ång- och segelfartyg. De kunde byggas större än träskrovsfartygen. Gamla Varvet hade vare sig kompetens, kapital eller utrymme för att gå över till denna teknik.

Framtiden måste ha varit föremål för intensiva diskussioner i den grupp som ägde A. Landgrens Enka. Där fanns GDs mor, hans äldre syster och hans tre mostrar. De ingifta männen, GDs far Georg och Gullys man Vilhelm Nordenskjöld, spelade sannolikt en stor roll när det gällde besluten inom firman.

Läget var egentligen prekärt. Beslutet blev att göra det nästan ingen annan gjorde, att fortsätta med det där man hade unik kompetens, att bygga segelfartyg av trä. Det blev också så att Gamla Varvet var det sista att bygga stora segelskepp av trä. 1887 löpte Gamla Varvets sista segelskepp, Sigyn, av stapeln.

Beslutet att fortsätta satsa på segelfartyg var inte unikt i Göteborg. Nästa år, 1873, bildades med ett stort kapital Rederi AB Örnen som helt satsade på segelskepp. De flesta köptes utomlands, men man köpte också varvet Kusten i Majorna, som kom att bygga tre av det nya rederiets stora skepp. Det sista av dessa löpte av stapeln år 1880.

Konjunkturerna var dock goda, det gick att segla in pengar med vinden som drivkraft. Marknaden saknades dock, varför de segelskepp som skulle byggas på Gamla Varvet alla levererades till det egna rederiet.

För den unge disponenten hade en avveckling varit svår. Gamla Varvet hade då han tog över en arbetsstyrka på 300 personer. Han kände alla dessa personer personligen och hade stor respekt för deras yrkesskicklighet. Det fanns för honom och för A. Landgrens Enka goda skäl



att fortsätta ännu en tid, även om man måste ha varit mycket medveten om att framtiden tillhörde fartygen av järn.

Efter 1873 års leveranser fanns inga nybyggnadsuppdrag. GD ville behålla sina skickliga yrkesmän och räknade med att det ännu lång tid framåt skulle gå att tjäna pengar på trampfart under segel. Det första av dessa byggen blev barken Adolf Landgren på 603 ton som sjösattes 1876. Därefter följde fyra skepp. Takten i nybyggena var väsentligt lägre än tidigare, nu skedde en stapelavlöpning vart tredje år. Nybyggnadsperioden avslutades 1887 med barken Sigyn. Kustens Varv avslutade sin nybyggnadsperiod år 1880, varför Gamla Varvet blev sist i Göteborg och troligen sist i Sverige med sin specialitet.

På Gamla Varvet satsades på att förbli ett bra reparationsvarv för träfartyg. Dessutom fortsatte man att bygga pråmar och mindre farkoster. Med tiden vidgades verksamheten till försäljning av sågade trävaror, snickeriarbeten och smidestjänster.

Vid GDs sida stod hans far Georg, beredd att hjälpa sin unge son. Han sågs stå ryande på varvsbacken, men insåg ganska snart sonens



*Gamla Varvets ledningsgrupp omkring år 1880. Från vänster bokhållare Anders W Arfvidsson, disponent GD Kennedy, kontorist Carl Blomqvist samt skeppsbyggmästare Johan Erik Hübe.*

duglighet och drog sig tillbaka till sina verksamheter i domkyrkokvarteren i Göteborg. Pappa Georg var då GD tillträdde 65 år och mamma Eleonore 45.

Skeppsbyggnadsverksamheten leddes så länge den varade av den mycket skicklige Johan Hübe vars vackra skepp var kända världen över. Han var också en teknisk innovatör och utvecklade skeppskonstruktionerna mot större hållbarhet och minskad vikt.

Kärnan i personalen på Gamla Varvet bestod av skickliga hantverkare, specialister som smeder, timmermän, riggare, segelmakare etc. Dessa var i allmänhet minst dubbelt så gamla som GD. De lät inte någon sätta sig på dem, men GD visade snabbt bra ledaregenskaper även om han var mer sluten av sig än Adolf Fredrik och därför inte blev lika omtyckt. Men han blev respekterad för sin duglighet och skicklighet som affärsman och dessutom för omtanke gentemot anställda och deras familjer.

Redan 1873, 23 år gammal, blev han ledamot av folkskolestyrelsen och ledamot av brandstodskommittén för Städernas allmänna brandstodsbolag.

Den 19 november 1879 gifter sig GD med Mathilda Amalia Karolina Åhmansson, kallad Caroline. Hon är fem år yngre än den nu 29-åriga GD. Bröllopet står i Karl Johans kyrka i Majorna. Mer om henne i nästa kapitel.

1880, vid 30 års ålder, var GD kassaförvaltare i styrelsen för den förberedande gosskolan i Majorna. Han satt också i styrelsen för Elementarläroverket för Flickor i Majorna tillsammans med sin moster Augusta Volkert. I Sjökaptenföreningens styrelse satt han som kassör.

GD var från början en driftig chef och företagsledare. Verksamheten utökas med beställningssmide och försäljning av sågat och hyvlat svenskt och importerat virke. De nya segelfartygen blir mottagna på ett mycket positivt sätt. Briggen Zaima, barken Gurli och barken Sigyn nämns ofta som verkliga mästerverk.

## Kapitel 11. Caroline

*GDs hustru Caroline, född Åhmansson och hennes släkt.*

Den 19 november 1879 gifte sig GD med Caroline Åhmansson i Karl Johans Kyrka i Majorna.

Caroline var uppväxt i Majorna i ett pampigt hus vid Stigbergstor-



*Caroline Kennedy, född Åhmansson*

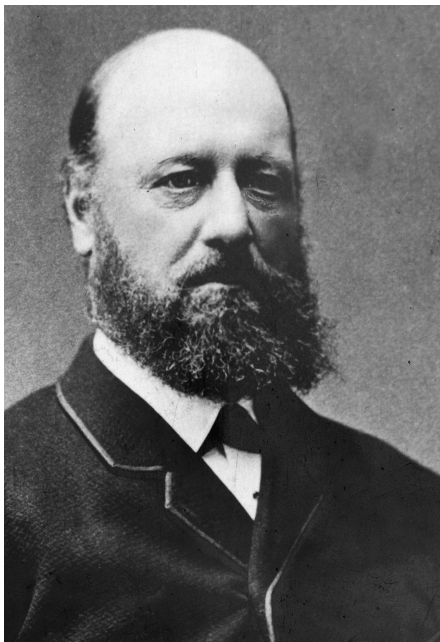
get, kallat Sjögrenska gården, endast ett stenkast från Gamla Varvet. Hennes mor, Johanna Åhmansson, född Dahlström, var dotter till repslagarmästaren Mathias Dahlström (1787–1853). Han hade år 1846 köpt Gathenhielmska huset, som kom att stanna i släkten till 1986. Han ägde och drev repslageriet vid nuvarande Bangatan, som i dag utgår från Stigbergstorget. Det inrättades år 1772 sedan Ingela Gathenhielm fått tillstånd att uppföra ett repslageri. Det är detta som fått ge namn åt Bangatan. Tomten för anläggandet var på 720 x 55 alnar. Ett fullskaligt repslageri är cirka 300 meter långt, 720 alnar motsvarar 425 meter. Repslageriet kallades under 1800-talet för Gamla Reparebanan.

Caroline träffade aldrig sin morfar, han dog två år innan hon föddes. Mormodern Eva Johanna ingick i det åhmanssonska hushållet och levde till 1867 då Caroline var 12 år. De sista fem åren var svåra för Eva Johanna, som då var förlamad.

Carolines far, Charlie Åhmansson (1833–1894), var född utanför

Norrköping, men gick som 20-åring till sjöss. Han försörjde sig under några år som kanonbefäl hos det brittiska ostindiska kompaniet (Honorable East Asia Company). Arbetet gällde skydd mot kinesiska sjörövare. Under nio år verkade han därefter som köpman i Kina och blev en av de första européerna som accepterades som handelsman i Peking. I Hongkong lär han ha hållit ett stall med kapplöpningshästar.

Efter hemkomsten till Sverige flyttade han till Göteborg och etablerade sig som skeppshandlare med affär vid Magasinsgatan. Han flyttade till Majorna och utvidgade rörelsen med att köpa det av en Jonas



*Charlie Åhmansson, repslagerifabrikör och Carolines far.*

fadern, varefter Charlie Åhmansson tog över driften också på detta repslageri.

Repslagerierna, varav det fanns ytterligare några i Majorna, var viktiga leverantörer till sjöfart och varv. Charlie Åhmansson var en framgångsrik repslagarfabrikör. Han ägnade sig också åt andra verksamheter. Han var redare för ett flertal fartyg (varav ett hette Carolina)

Klint startade repslageriet vid nuvarande Slottsskogsgatan, kallad Klintens reparbana.

1805 fick Jonas Klint arrendera mark för ett repslageri på ett område som låg väster om Slottsskogsgatan mellan Maria-plan och Ostindiegatan. Maskineriet drevs när Åhmansson tog över av ett s k hästvandringspel. I England köpte han ett helt nytt maskineri som drevs av en ångmaskin som eldades med stenkol, vilket måste ha varit en stor sevärdhet i Majorna på den tiden. Repslageriet låg kvar till år 1928.

Efter Mathias Dahlströms död år 1853 drev sonen Carl Wilhelm Gamla Reparbanan vidare.

Denne dog emellertid året efter





*Caroline växte upp i Majornas största hus, Sjögrenska gården, det längst till vänster i bilden. Huset ägdes av bagarmästaren Carl Wilhelm Sjögren.*

och var handlande med butik vid Skeppsbron i Göteborg.

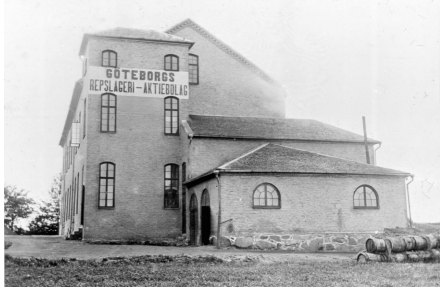
I Majorna var han en betrodd man som fick ett antal allmänna uppdrag. Han var suppleant i Sjökaptenföreningen, ledamot i brandstodskommittén, Göteborgs stadsfullmäktige och i sparbanken vid Stigbergstorget.

Familjen Åhmansson bosatte sig i Majornas största hus, den s k Sjögrenska gården vid Stigbergstorget.

Caroline, född 1855, var äldst i en syskonskara på åtta. Hon följdes



*Del av repslageriet på Bangatan. Repslagerierna var mycket långa byggnader. Bild från Gamla Majgrabbar, tagen på 20-talet.*



*Göteborgs Repslageri AB, kontorsgaveln.*

av Johanna Christina Charlotta (kallad Melane), född 1857, Carl Olof, född 1858, Anna Maria, född 1861, Nils Erland, född 1863, Erik Mauritz, född 1866, John Robert, född 1869, och Ebba Elisabeth, född 1872.

Erik Mauritz omkom som tonåring, han drunknade under skridskoåkning på älven. Till hans

minne instiftade hans far Charlie ett stipendium vars avkastning årligen skulle delas ut till en duktig elev vid realskolan i Majorna.

När Caroline var tio år var hennes far Charlie en av initiativtagarna till starten av ett elementarläroverk för flickor i Majorna. Andra som deltog i det sammanträde där skolan bildades var prosten Claes Lindskog och rektorn C F Winkrans. Efter ett möte i oktober 1865 fick skolan en snabb start i hyrda lokaler. Som föreståndare anställdes Sigrid Rudebeck, som sedan blev en legendarisk flickskolerektor i Göteborg, som föreståndare.

Caroline föddes in i det högsta sociala skiktet i Majorna. Det bestod av hantverkare med anställda, t ex bagare, repslagare, segelsömmare, orgelbyggare, skeppsbyggare, men också av redare, sjökaptener, skeppsfournerare och handlare. Skillnaden var stor mot Göteborg där det översta sociala skiktet dominerades av grosshandlare och storfabrikörer jämte landshövding, polischef, biskop, regementschef samt högre tjänstemän inom staden. Det var två helt olika kulturer.

Sammanfattningsvis måste det ha varit en livlig familj. Förutom mor och far och de åtta barnen fanns en husmanssell och två pigor i hushållet.

Caroline och GD gifte sig som nämnts år 1879. Caroline var då 24 år och GD 29. Caroline beskrivs som liten och nätt och tillbakadragen.

Makarna flyttade in i en nybyggd, inventiös och rymlig villa i Gamla Varvsparken, alldeles intill varvsområdet. Villan hade ett utsiktstorn med en hänförande utsikt över älven.

I Gamla Varvets herrgårdsbyggnad bodde då GDs mor Eleonore och





*Caroline och GD flyttade efter bröllopet in i denna nybyggda och rymliga villa i Gamla Varvsparken. Längst bort på fasaden skimtar ett utsiktstorn. Därifrån hade man en hänförande utsikt över Göta Älv och också över varvsområdet.*

GDs moster Emilie Landgren, betjänade av fyra pigor.

I en släktkrönika skriver Carolines systerdotterdotter Harriet Nordström, född Holmqvist, följande om GD som äkta man:

GD var mäktigt stolt över sin fru. Han gav henne komplimanger för att hon var så liten och nått och visade henne all tänkbar omsorg. Hennes nervösa ömtålighet beaktade han och fann sig i att hon inte alltid orkade vara med.

Mellan Caroline och hennes yngsta syskon var det 17 år. Det gav rika tillfällen för GD och Caroline att umgås också med yngre majbor, vänner till Carolines syskon. Bland dessa kan nämnas J Sigfrid Edström, skolkamrat och nära vän med John Robert. Med den unge J Sigfrid kom GD att bli nära vän, om vilket senare korrespondens dem emellan vittnar. J Sigfrid Edström utbildade sig till elektroingenjör och blev så småningom legendarisk chef för Asea i Västerås. Ett år äldre än Caroline var grannflickan Jenny Nyström. Hon kom flyttandes till Ma-

jorna tillsammans med sin far, som var lärare, när hon var åtta år. Hon var från början konstnärligt lagd och kom att börja i en målarskola i Göteborg redan som 13-åring. Hon blev så småningom rikskänd som illustratör och var den som skapade bilden av den svenska tomten (där fadern var förebilden).

Caroline och GD flyttade efter giftemålet in i en nybyggd och vacker villa, trivsamt belägen vid Gamla Varvsparken en bit nedför backen mot älven.

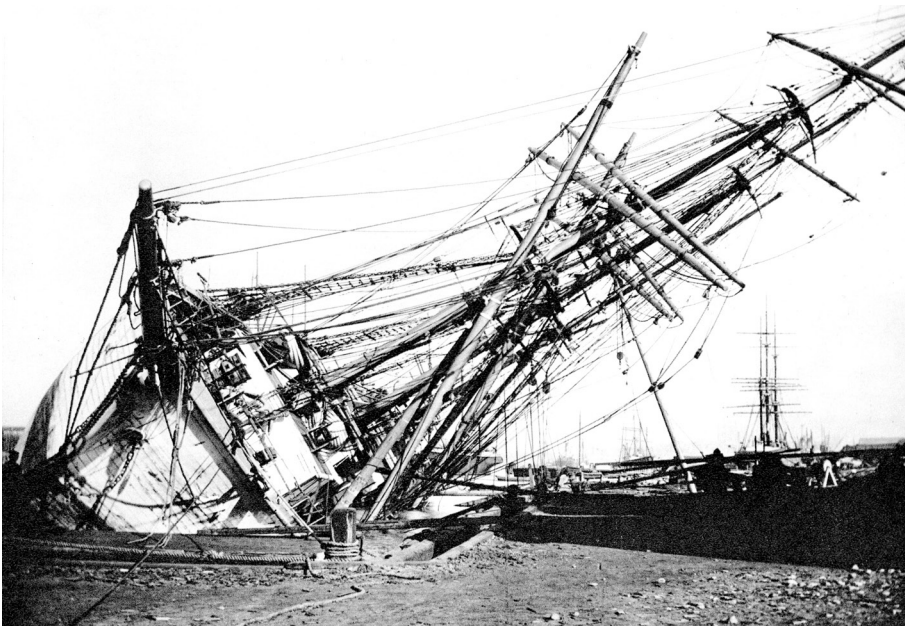
GD var ju under hela deras äktenskap hårt engagerad i alla de uppdrag han hade. Mycket tid för familjeliv kan det inte ha blivit. Det troliga är att Caroline ägnade sig mycket åt sin stora syskonskara.

## Kapitel 12. En kölhalning

*Text: Svante Svensson.*

Briggen Valkyrian av Tönsberg, kapten Watte, som hitkommit med salt från Lissabon, hade legat i Sågens duc d'alber och till skärgårdsskutor och kanalpesar lossat ungefär tre fjärdedelar av sin last. Nu hade fartyget förhalat in till Gamla Varvet, där det skulle lossa resten, som skulle uppläggas i ett av de västra magasinerna, eftersom ägaren av lasten, grosshandlare J. F. Högberg, icke genast hade kunnat sälja alltsammans. Det var endast i nödfall, som man tog hem salt med främmande fartyg, ty det var mycket bekvämare för lastägaren att frakta ett Göteborgsfartyg med beräknad hemkomst fram på hösten, enär detsamma vanligtvis då skulle läggas upp över vintern, i vilket fall man aldrig behövde påskynda lossningen utan lossa av lasten allt eftersom man sålde av saltet.

”Pyttepojarna”, det gäng som hade tagit lossningen på ackord,



*Barken Claudia under kölhalning på Gamla Varvet.*

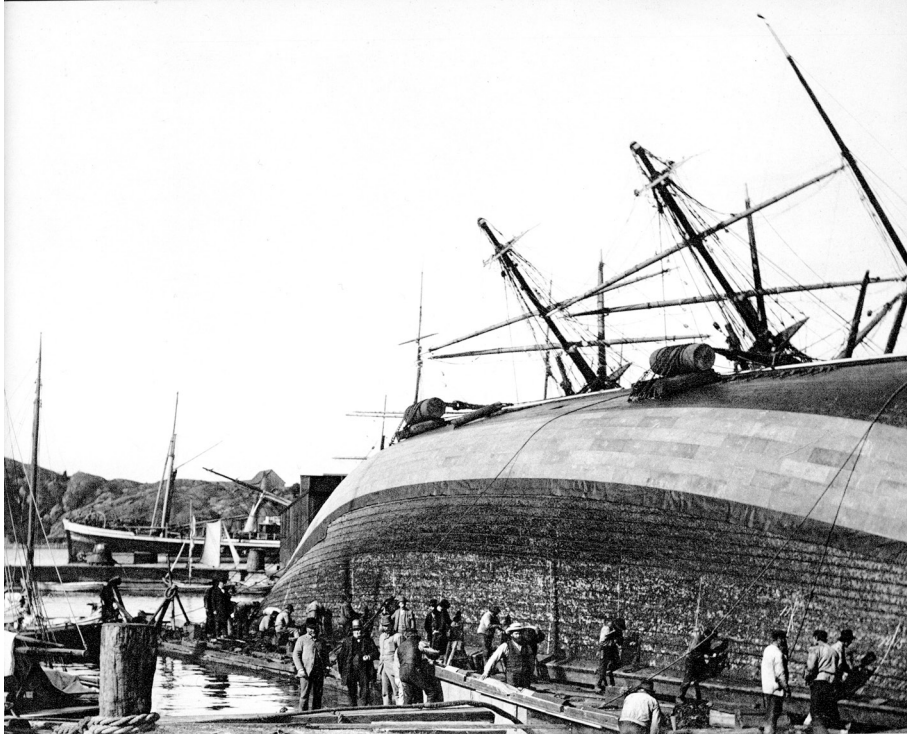
fingo finna sig i att efter order från lastägarens kontor infinna sig å fartyget och lasta 25 mått den ena dagen, 50 mått den andra, och så hålla på tills fartyget blev loss. Det var ingen som körde på, ty fartyget skulle inte segla ut igen förrän till våren. Det hade blivit gott förtöjt emellan två duc d'alber med två kättingar akterut och en kätting samt ett ankare ute förut.

Emedan briggen Valkyrian under hitresan dragit mera vatten än som kapten Wätte ansåg tillständigt, hade han i samråd med rederiet bestämt sig för att låta kölhala briggen och undersöka den i botten. För den skull hade byggmästaren Hube beordrat, att fartyget skulle hala in i västra hamnen, emedan den innersta brobänken var såpass lång, att den gott räckte till briggens storlek. Men först skulle resten av saltet lossas, och grosshandlare Högberg, som var nere och tittade först på skutan och sedan på de 500 mått salt, som lågo kvar i rummet, rev sig i sina grå lockar och tyckte det var förargligt att behöva lägga på magasin detta kvantum, som ju genom arbetspengar och magasinshyra avsevärt skulle fördyras.

Efter saltets utlossning och sedan den sista saltkärnan körts in i det närbelägna magasinet, var således fartyget färdigt för kölhalning. Pumparna voro litet oklara, så att de skulle även undersökas. Kaptenen, som ofta hade ärende upp till Gamla Varvets hotell, där han läskade sig med grogg och kaffe halv, lämnade icke samma uppgifter som styrmannen beträffande fartygets stabilitet. Kaptenen påstod, att Valkyrian var ett av de styvaste fartyg han kände, medan styrmannen, en äldre erfaren man förmenade att styvheten endast gjorde sig gällande, när fartyget kommit ned till en viss lastlinje. Detta kunde han se på fartygets byggnad, sade han och tillade, att han icke skulle vilja riskera att segla med detsamma utan barlast.

– Aa töis, genmälte skepparen, jeg skulde kunne sejle med kun kjölen i vandet.

Emellertid kom varvbåtsman med sina ginblock, ginor, svajbomsginor, toppkransar, kastblock, grundtåg och ginstoppare. Några svajbommar ansågs icke behövas, man endast slog in, för att stödja masterna, några ringbultar på lovartssidan vid röstjärnen, för att däri fästa svajbomsginorna, vilkas andra ändar fastgjordes i märsarna. Så fastsurrades ett



*Bottensidan fri för arbete på barken Augusta, kölhalad på Gamla Varvet.*

ginblock i vardera märsen på läsidan och motsvarande två ginblock stroppades runt den i brobänken löpande spiran. Därefter skuros in i de tvåskiviga ginblocken en sextums gina på fockmasten och en 4 ½ tums på stormasten. Svårare grejor ansågs icke behövas.

Detta arbete skedde icke så fort, som det här nedskrivs. Det tog en hel dag och fyra riggare i anspråk. Riggarna hade vanligtvis sådant arbete på beting.

Klockan ett på middagen skulle kölhalningen börja. Innan dess halades briggen cirka 4 meter tvärs ut från kajen. Ginorna lades till kappståndarna, och så blev det fråga om grundtågen.

– Aa skidt, utbrast skepparen, Valkyrien tränger icke mere taugverk end hun allerede har.

– Gott, svarade varvsbåtsman, då börja vi att hyva då, men då kapten känner till fartyget så väl, så må det bli på hans ansvar. Kvartersmannen

skaffade fram folk, som placerade åtta och åtta vid var kappståndare. Två man sattes i avhåll, en vid var gina, och så började karlarna gå runt i spelbommarna.

– Skall inte kapten ta' sin hustru i land? frågade varvsbåtsman.

– Hvis der var nogen rimelig anledning at tage hende fra borde, vilde jeg gøre det, svarade skepparen, men hun er gott vant til at skuden krænger, saa det bekommer henne ingenting.

– Men om skutan faller i brobänken? frågade varvsbåtsman, halft på skämt, halft på allvar.

– Hun falder ikke, genmälde skepparen, det kan De gott stole paa.

Man kom ingen väg med den envise kaptenen. Han litade fullt och fast på sitt fartyg, och det var således intet annat att göra än att fortsätta med arbetet.

Ginorna voro snart dörhalade, och fartyget började så smått att kränga. Styvt tycktes det emellertid vara, ty det började gå allt mer och mer trögt. Byggmästaren kom tillstädes, och då han kände på ginorna, voro de styva som järnstänger. Varvsbåtsman hade i hög grad sin uppmärksamhet fästad på kölhalningens gång. Där han stod ytterst på brobänken vid det ena ginblocket, upphörde han icke ett ögonblick att på spänningen av ginan, som han gripit med den ena handen, avläsa graden av den kraft som behövdes för att tvinga fartyget omkull. Det lutade redan i 10 graders vinkel, efter en stund i 15, nu i 20, men det var som om anspänningen blivit en smula lindrigare. Det kändes genast i spelbommarna.

– Hyv vackert! befallde varvsbåtsman, hyv så vackert!

Så förflöto ett par minuter, och varvsbåtsman står ännu och känner på ginan. Han har onda aningar, men skepparen försäkrar att det inte är någon fara.

– Stopp hyven! skriker båtsman, se opp där!

Och allt eftersom spänningen i ginorna gav med sig, slaknade de allt mer och mer. Briggen kom av sig själv. Den lutade sig utan någons påskyndan, den föll, den ramlade, den störtade i brobänken, på samma gång, som den i saknad av grundtåg åkte ut och lade sig med skrovet mitt i bassängen och med masttopparna och riggen på land.

– Nej, saa sören danse mig, skrek skepparn, och använde för resten



en massa fula ord, gid hun ikke er kommet til skade!

– Ja, det var det jag sa, utbrast båtsman, frun kunde ju ha gått i land.

– Konen min? Pokkern heller! skrek skepparen, skuden selvfølgelig, och han rasade.

Det blev ett liv på varvet, skrik och rop. Det värsta var, att vattnet gick över luckarmen, så att fartyget vattenfylldes och började att sjunka. Båtsmannen ställde emellertid om, att frun kom iland från sin tråkiga belägenhet. I kajutan hade allting ramlat i lä. Därefter var det att rigga upp två saxar på land för att resa upp skutan med tillhjälp av masterna, på samma gång som i dessa senare anbragtes var sin tross, som manades över till motsatta bryggan. I dessa trossar fastgjordes taljor och så halades det på bryggan i lovart och hissades på kajen i lä, tills luckan kom ovan vattnet igen. I rummet på fartyget placerades därefter s. k. stormpumpar, och efter det man pumpat och arbetat hela natten, lyckades det äntligen att få briggen på rätt köl dagen därpå.

Som väl var blev ingen människa skadad vid denna oförmodade kantring inne i hamn. Då briggen åter skulle undergå den avbrutna kölhalningen, hade skepparen denna gång ingenting emot att särskilda försiktighetsmått vidtogos. Han yttrade endast till båtsmannen:

– Ja, nu faar dere klare skuden selv. Hvis De vil mig noget, saa sidder jeg paa Gamle Varvs hotell.

## Kapitel 13. Slutet på en era

*Sista träseglarna byggs – och makarna Kennedy köper sommarställe.*

När 1880-talet randas är tecknen tydliga. De träbyggda segelfartygens tid närmar sig sitt slut. Men segelfartygsepoken är långt ifrån över, i långväga trampfart med lågvärdig last (som spannmål, kol och andra råvaror) konkurrerar faktiskt segelfartyg effektivt med ångfartyg och ska så göra i ytterligare 60 år – till dess petroleumbränslet tar över från kolet och man slipper ha manskap som hanterar kol. Ett problem för Gamla Varvet är sedan länge att allt fler beställningar av segelfartyg gäller plåtskrov och betydligt större skepp än de som byggts i Göteborg. Dessa stora segelfartyg kunde ta laster flera gånger så stora som träsegelskeppen. Ett exempel är barken Viking, som ligger i Göteborgs hamn och som byggdes av danska Burmeister & Wain år 1907 och som är på nära 3000 bruttoton.

GD fortsatte dock att bygga ut sin flotta av segelfartyg av trä. Han har redan skapat en ansenlig förmögenhet och har tid att åta sig fler styrelseuppdrag. Han blir ledamot av kyrkofullmäktige 1883 och av Göteborgs Stadsfullmäktige 1887, i Robert Dicksons stiftelse 1888, av styrelsen för Göteborgs Inteckning och Garanti AB 1888. Dessutom var han det året ledamot i styrelserna för Göteborgs Segelsällskap och Majornas Pantlåneaktiebolag.

På den privata sidan utvecklas också livet. År 1883 köpte han som sommarställe villa Rosenberg i Arendal av ögonläkaren Ernst Salén. Snart därefter köpte han ångslupen Ella, som sommartid klarade hans transporter mellan Arendal, Gamla Varvet och Göteborg. Slupen hade anställd kapten, som varje vår anställdes efter rekommendation av Navigationskolan, och



*GD Kennedy, ungefär 35 år gammal.*

en maskinist. Hon fick smeknamnet Petronella eftersom hon eldades med petroleum.

Ella kom också att användas på fritiden för olika utflykter. Ofta gick hon till Karingön, en ö som Caroline och GD hade ett särskilt sinne för. På ön fanns skepparen Kalle Glader och hans hustru Betulia. Av Glader hyrde GD ett rum mot årshyra, han tog också dit en egen säng.

Paret Glader blev nära vänner till Caroline och GD, en vänskap som kom att vara livet ut.

Anna, dotter till Carolines äldsta syster, Melane, kom att bli som barn i huset hos GD och Caroline.

Annas mor Melane gifte sig 1884, vid 27 års ålder, med sin ett år yngre kusin, virkeshandlaren Karl Viktor Åhmansson, boende i Bettina, Södermanland. Melane flyttade dit. I äktenskapet föddes två flickor, Karin Augusta år 1886 och Anna Gabriella år 1888. Dock tycks äktenskapet inte ha fungerat så väl, från folkräkningen 1910 framgår att mor Melane och hennes två döttrar flyttat till Göteborg och lämnat Karl Viktor ensam i hushållet. Troligen skedde detta omkring år 1901.

Efter separationen hade Melane och hennes döttrar en svår tid. De togs om hand av Caroline och bodde tidvis i Carolines och GDs hem. Anna gifte sig med Harry Holmqvist, son till grundaren av Filip Holmqvists handelsinstitut i Göteborg.

Förutom omsorgerna om Anna var säkert Caroline ett starkt stöd för GD, kanske särskilt i hans omsorg om anställda, sjömän och fat-



*Makarna Kennedys sommarbostad, villa Rosenberg i Arendal.*



*För sommartransporterna mellan Arendal, Gamla Varvet och Göteborgs affärskvarter köpte GD ångsluppen Ella. Den eldades med petroleum och fick smeknamnet Petronella.*

tiga. Mycket representation skedde i hemmet, inte minst var det fråga om herrmiddagar. Caroline höll sig då ofta undan, unga Anna fick ta på sig värdinneskapet.

GD och Caroline förblev barnlösa.

GDs svåger Vilhelm Nordenskjöld kommenderades 1883 att medfölja prins Oscar, bror till kronprinsen (Gustav V) på ångfregatten Vanadis jordenruntresa. Skälet till kommenderingen var att kungafamiljen ville få Oscar att glömma sin ur hovets synpunkt olämpliga förälskelse i fröken Ebba Munck af Fulkila. Hem kom inte Vanadis förrän 1885. Oscars förälskelse gick inte över, han förlorade sin tronföljdsrätt och gifte sig med sin Ebba i Bournemouth i England, där Oscars mor och parets beskyddarinna, drottning Sophia, befann sig.

Under 1880-talet löpte blott två nya skepp av stapeln på Gamla Varvet, briggen Zaima 1883 och barkskeppet Sigyn 1887. Sigyn blev det sista nybyggda segelskeppet från Gamla Varvet och från hela Göteborg. De sista fem skeppen hade byggts för det egna rederiets räkning.

Samtliga skepp, som byggdes på Gamla Varvet från och med 1878, var signerade Johan E Hübner, skeppsbyggnadsmästare. De var kända för sina vackra skrov och välproportionerade riggar. Gurlu från 1879 och hälften så stora Sigyn (356 netto registerton) betraktades av sjöfolk som konstnärliga mästerverk. Sigyn seglade för brödet ända till 1937 och ligger nu, tip top renoverad, som museifartyg i Åbo. Hon är ytterst väldokumenterad. Sjöhistoriska Muséet vid Åbo Akademi har grundligt utforskat bygget av Sigyn och hennes flera hundra resor, varav cirka 100 med GD som redare. Hon gick i GDs regi med laster som kol, takstickor, bomull, virke, ädelträ, oljekakor, kol, glassand, kaffe, salt, hudar etc mellan hamnar i Storbritannien, USA, Brasilien, Mexico, Puerto Rico, Sydafrika, Tyskland, Argentina, Uruguay, Barbados, Siam, Dominikanska Republiken m fl. Mer sällan var hon hemma i Göteborg. Hon såldes 1905.

Det byggdes inga fler segelskepp på Gamla Varvet. En skeppsbyggnadsepok var över, men inte GDs tro på träseglarnas intjäningsförmåga. Han var i slutet av 1880-talet redare för sju fartyg. Men han skulle under nästa decennium komma att fortsätta bygga ut sin flotta av träseglare ytterligare.

## Kapitel 14. Sigyn

*Det vackra museiskeppet i Åbo.*

Det sista skeppet som byggdes på Gamla Varvet var barkskeppet Sigyn på 356 brutto registerton. Sjösjättning skedde 1878.

Det tog under 80-talet tre och ett halvt år att bygga ett segelskepp på Gamla Varvet, varför bygget av Sigyn bör ha startats 1883, direkt efter sjösättningen av briggen Zaima.

Den 15 juli 1887 kunde följande notis läsas i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning:

”I dag på morgonen löpte på Gamla Varvet av stapel ett fartyg, som i dopet erhöll namnet Sigyn, som skall riggas till barkskepp. Dess största längd i vattenlinjen är 140 fot och en bredd på 29 fot och 6 tum och är det 13 fot djupgående på last. Skeppet mäter cirka 340 regis-



*Sigyn var sällsynt väproportionerad, både när det gäller skrov och rigg. En kaptensstavla i olja, signerad Geo Johansen, London. Målad för kapten J H Haglund mellan 1899 och 1804. Notera unionsflaggan. Ur Örjans: Sigyn.*

terton. Detta fartyg synes vara ett av de bäst lyckade både genom sina fina former och grundgående, varför det bör vara en prydnad för vår handelsflotta. Ritningen till fartyget är uppgjord av byggmästare J. E. Hübe, som även lett arbetet. Skeppet ska klassificeras i Veritas och erhåller dess högsta klass med stjärna. Skeppet tillhör varvsdisponent GD Kennedy.”

I Göteborgs-Posten kunde man nästa dag läsa att fartyget är avsett för fraktfart i avlägsnare farvatten.

Det var säkert så att alla på Gamla Varvet hade klart för sig att Sigyn var deras sista nybygge av ett segelskepp. Det verkar som om man gjort sitt absolut yttersta för att kunna kröna en månghundraårig skeppsbyggnadstradition med ett mästerverk. Beviset för detta är att Sigyn seglade med betalande laster under de 50 år som följde på sjösättningen, alltså ända till 1937.

Sigyn blev både vacker och sällsynt väseglände, liksom storasyster Gurli. I sin bok ”Slutad kryss” skriver f d överlotsen på Vinga, Charles Palmqvist, följande:

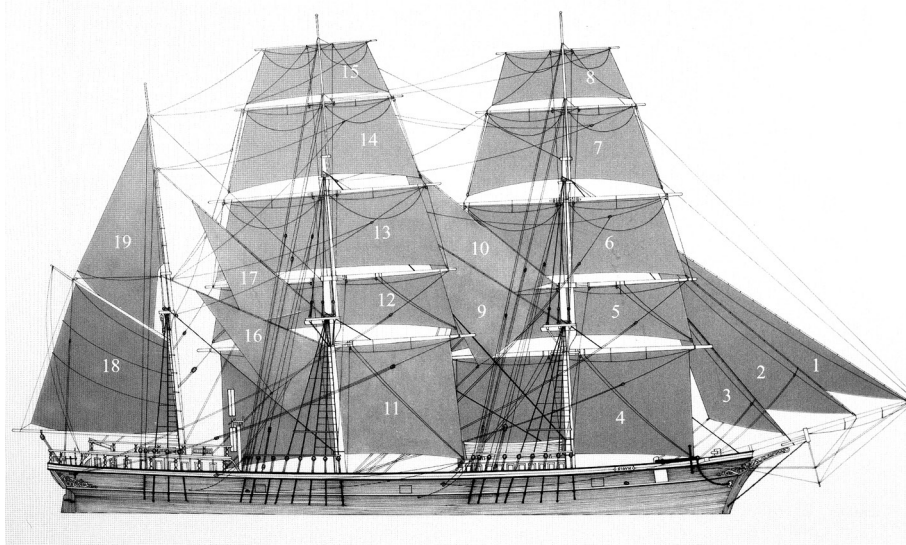
Gurli och Sigyn voro de vackraste av trä byggda fartyg jag någonsin sett. De voro fulländade konstverk, ritade och byggda av skeppsbyggmästare Hübe på Gamla Varvet.

Den första gången jag såg Gurli förstod jag, trots att fartyget låg vid ett varv och undergick reparation och sålunda inte syntes under den mest förmånliga dager, att jag stod inför ett – konstverk. . . Det var helhetsintrycket av Gurlis vackra skrov och harmoniska riggning som gick direkt till mitt hjärta.

Sigyn var inte bara vacker utan också mycket snabb för sin storlek. Det finns rapporter om dygnssnittfarter på 11,2 knop, rena ångbåtsfarten. Hon var också förhållandevis lättseglad, hon var styv nog att seglas på lätten (utan last) med en mycket liten barlast. När hon därtill var grundgående hade hon en speciell marknad, måttligt stora laster från små hamnar, ofta med grunt vatten.

Sigyn ingick i GDs flotta av träseglare som blev, som störst, tioalet fartyg, under 1890-talets senare del. 1905 säljer han sina sista träseg-





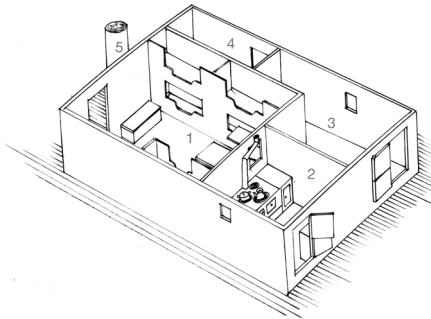
*Sigyns segel. Yttre klyvare (1), inre klyvare (2), förstäng (3), fock (4), förundermärs (5), förövermärs (6), förbram (7), förrojel (8), stormellanstäng (9), storbramstäng (10), storsegel (11), storundermärs (12), storövermärs (13), storbram (14), storrojel (15), mesanmellanstäng (16), mesanbramstäng (17), mesan (18), mesantopp (19), Utöver dessa segel förde Sigyn också storstäng och mesanstäng. Möjligen fördes också en jagare för om yttre klyvaren. Affisch av H Forsell och L Grönstrand, SHAA. Ur Örjans: Sigyn.*

lare, Zaima och Sigyn. Då hade Sigyn seglat för honom under 18 år och Zaima i 21 år.

Det ansågs vara bra att segla i GDs rederi, fartygen och kaptenerna var bra. Men det var ändå ett hårt liv. På Sigyn bodde däckfolket, som kunde bestå av två befarna sjömän, två matrosar, två lättmatrosar och två jungmän, i skansen längst förut. I det förliga däckshuset fanns också timmermans hytt, där han sov och hade sin verkstad, samt, inte minst viktigt, kabyssen.

I skansen, som blev trång när golvet fylldes av sjömanskistor och skotten av hängande arbetskläder, åt också däckfolket. Maten lämnades in av kockstuarten genom en lucka i väggen mellan kabyss och skans.

Befälet, kapten, förstestyрман och andrestyrman. bodde akterut i kajutan, där det också fanns hytt för kockstuarten, som stod för mat-



*Interiör från skansen samt perspektivritning över skanshuset, sett från babords sida. Det visar: Skansen för sex personer (1), kabyssen (2), timmermannschippet (3), kabelgatt, förvaringsutrymme riggdetaljer mm (4) och fockmasten (5). Teckningar på detta uppslag av Jouni Jyhä. Foto på detta uppslag: PO Welin. Ur Örjans:Sigyn.*

lagningen. Styrmännen bodde tillsammans i en hytt, medan kaptenen hade en egen, där han även hade sitt kontor. Dessutom fanns i kajutan salongen, ett mindre rum där styrmännen åt och som användes i hamn för att ta emot myndigheter, konsulter och affärsmän.

Alla utom kaptenen arbetade i fyratimmarsvakter – fyra timmars arbete, fyra timmars ledighet, fyra timmars arbete och så vidare.

Besättningen var indelad i två vakter – styrbordsvakten och babordsvakten. I varje vakt ingick tre personer ur däcksmanskapet plus en styrman. Under färd fanns alltså fyra män i arbete som tidvis kompletterades av timmerman och kapten. Kockstuarten hade fullt sjå långa arbetsdagar med att hålla båda vakterna med mat och dryck. Vid stagvändning, segelsättning och segelbärgning inkallades hela frivakten. Sigyn förde 1000 kvadratmeter segelyta, fördelade på 21 segel.

Hela den tjänstgörande vakten skulle finnas på däck, vare sig alla hade arbetsuppgifter eller inte.

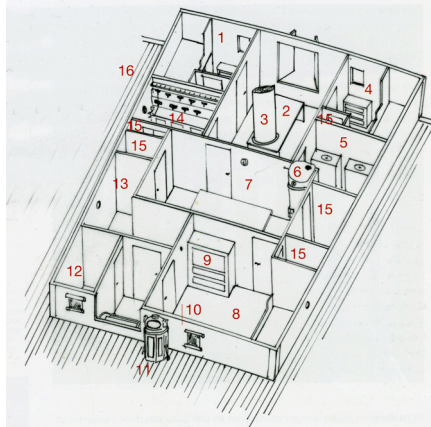
Sigyns jungfrufärd gick från Göteborg till Southampton under befäl av kapten Albert Erhard Elander. Lasten bestod av plank och takstickor, resan tog en vecka i anspråk.

Sista resan i GDs ägo gick från Rochester över London till Göte-

borg. Till hemmahamnen kom hon med barlast på hösten 1904. Befälhavaren hette Johan Alfred Haglund. När hon efter vinteruppläggnigen avseglade mot Skottland i mars 1905 hade hon en ny ägare och ny kapten, Ludvig Jönsson. Huvudredare var Anders Svensson i Halmstad. 1918 köptes hon av Salsåkers Ångsåg som låg nära Härnösand. Sigyn fick senare ägare på finska Vårdö, där hon gick i östersjöfart fram till 1937. Två år senare köptes hon av Sjöhistoriska Muséet vid Åbo Akademi för att bli museifartyg. Ägare är sedan 1993 Stiftelsen för museifartyget Sigyn

Under tidens gång hade hon blivit omriggad till skonertskepp. På muséet genomförde man ett antal genomgripande renoveringar, som pågår fortfarande när detta skrivs. Barkriggen återställdes, man kunde använda originaltritingen till riggen, som bevarats ombord i alla år.

Vid köpet hade hon kattrygg, dvs att skrovet under tidens gång deformerats genom att dess sidor dragits upp av vanten. För att återställa detta har bl a mycket av bordläggning och spant bytts. Hon ligger nu i vatten i en flytdocka för att minska risken att kattryggen kommer tillbaka.



*Salongen i kajutan var fartygets finrum. Teckningen visar innehållet i det aktre däckshuset, sett från fartygets styrbordssida. Det innehåller hytt med två kojor för konstapel och stuart (1), befälsmäss (2), mesanmasten (3), styrmans hytt (4), förvaringsutrymme (5), murad kamin (6), salong (7), befälhavarens kajuta och kontor (8), klaffbyrå (9), tvättstall (10), nakterhus (11), toalett (12), stuarths hytt (13), pentry (14), skåp (15), halvdäck (16).*



*Sigyn under renovering år 2012.  
Hon ligger i flytdocka i Aura å,  
vintertid är däcket täckt av pressen-  
ingöverbyggnad.*

Troligen är Sigyn världens enda bevarade träsegelfartyg för djuphavsford.

Sigyn och dess resor är väl dokumenterade. Detta och renoveringsarbetena fram till 2009 finns redovisade i en välillustrerad, fakaspäckad och mycket vacker bok, "Sigyn, ett lyckosamt skepp" av Jerker Örjans (ISBN 978-952-92-1869-1).

## Kapitel 15. Järnet tar över

*Inledningstexten från "Slutad Kryss" av Charles Palmqvist (1877 - 1946).*

*Jag är född på det gamla Englands kust,  
där den stolta skutan går,  
och den käcke sjöman var min lust  
sen jag var blott femton år.*

Denna gamla visa hörde jag ofta sjungas under min barndom på 1880-talet jämte många andra. Ty då sjöngs det sjömansvisor och folket var på den tiden både i Göteborg, i dess skärgård och uppland intresserade av sjöfart och fartyg på ett helt annat sätt än nu. Då var det en annan anda över sjömanlivet i sjöstaden Göteborg än i nuvarande tid, emedan segelfartygen då voro de dominerande. Dåvarande ångbåtar föraktades av varje sann sjöman, som ägde självkänsla och yrkesstolthet.

Järnklipperskeppen, skeppsbyggnadskonstens skönaste verk, varuti segelfartygen i alla avseenden nådde sin högsta fulländning, hade börjat uttränga de gamla mångbesjungna och sagoomspunna träklipperskeppen i ekonomiskt avseende, och voro nu oceanernas obestridliga herrar. De fingo de bästa lasterna och de högsta frakterna och gav därigenom träfartygen den första knäcken.

Så kom ångbåtarna så småningom som farliga konkurrenter och fiender till hela segelsjöfarten, i början helt blygsamt men så småningom säkert tagande döden, först på träfartygen, vilka lättast konkurrerades bort, och sedan på järnfartygen, så att även dessa nu praktiskt taget äro försvunna, med några få undantag, för att troligtvis aldrig mer ifrågakomma annat än som skolskepp i ena eller andra avseendet.

I slutet av 1889-talet funnes utom de moderna järnskeppen ännu de gamla träsegelfartygen kvar. Många av dem voro ryggbrutna och nästan utslitna, andra halvslitna och något uppseglade, men en del ännu unga och liksom järnklipperskeppen glänsande i sin skönhet. Men över dem alla låg denna dragande lustkänsla, som skapas vid tanken på svällande segel och ett soligt och svallande hav.



I början av 1890-talet anlände det ena efter det andra av göteborgsflottans större segelfartyg hem för att läggas upp eller försäljas. Under vintern 1893 voro därför hundratals segelfartyg, större och mindre, upplagda i Göteborgs hamn. De lågo förtöjda i lag om tre eller fyra stycken uti de dubbla bojraderna vid Röda Sten, Kusten, Sågen, Gamla Varvet, Bläsan och delvis Flacket, vars alla bojar voro tagna i anspråk. Detta sistnämnda område kallades på den tiden även "Hellerbergs grund" eller "Leran". Dessutom voro brobänkarna och kajerna vid Gamla Varvet upptagna av segelfartyg, som undergingo reparation.

Det var en ståtlig och obeskrivligt vacker syn denna skog av master och rår, vilken som en lång och bred allé sträckte sig ut över nämnda områden...

...På grund av ångbåtarnas starka konkurrens ansågo de flesta gamla göteborgsrederierna att det inte längre lönade sig att fortsätta med segelfartyg. Av de större redarne var det endast Kennedy och John E. Olson som inte ville släppa taget. De hade beslutat sig för att i det längsta hålla ut och nöja sig med liten vinst, ja till och med fortsätta om det endast gick ihop av enbart intresse för den gamla goda saken.



*Barken Gurli, byggd på Gamla Varvet och beundrad av Palmquist för sin skönhet.*



## Kapitel 16. Investeraren

*Bryggeri, järnbåtsvarv, ångfartygsrederi och bank blir nya intressen för GD.*

Nyåret 1890 blir en bemärkelsedag för Göteborg. Stadens folkmängd passerar siffran 100 000. Ute i stora världen är det oro i många kolonier, vilket leder till att kolonialmakterna fördelar om sina besittningar sinsemellan. I sjöfartskretsar blev det norska motståndet mot unionen med Sverige ett stort samtalsämne. Den norska djuphavssjöfarten hade under hela 1800-talet vuxit snabbt och hade blivit flera gånger större än den svenska. De sk unionskonsulaten sorterade under den svenska utrikesförvaltningen och var i allmänhet bemannade av svenskar. Men konsulerna i olika länder hade mer att göra med norrmän än med svenskar. Konsulaten rapporterade hem till den svenska utrikesförvaltningen, vägen därifrån till Kristiania var ganska lång. Detta ledde till ett betydande missnöje, vilket blev bränsle för de grupper som krävde norska konsulat. När detta krav inte tillgodosetts agerades för Norges utträde ur unionen.

1880-talets slut innebär också att ångfartygens tonnage blivit större än segelfartygens i Göteborgs handelsflotta (för landet i helhet skedde detta först tio år senare).

År 1890 är GD 40 år och hans Caroline 35. De gör under semester-tider långa resor med de moderna järnvägarna i Europa, bland annat till Schweiz, Böhmen och Tyskland. De är barnlösa.

Det är slut på skeppsbyggnadsepoken på Gamla Varvet, som dock fortsatte som reparationsvarv för träsegelskepp och som tillhandahöll hantverkstjänster som träbearbetning, smide, snickeriarbeten mm. Men GD insåg att varvets tid måste vara högst begränsad. Göteborgs stad eftertraktade marken. Men än tjänade han pengar på sina seglande skepp av trä. Och de skulle snart bli fler. Men GD såg sig också om efter nya investeringsområden.

### **Bryggeriet Kronan**

1890 tog GD tillsammans med Henrik Pripp samt August och Christian Röhss initiativet till ett nytt bryggeri. Bolaget konstituerades i maj



*Tillsammans med Henrik Pripp, August Röhss och Christian Röhss grundade GD bryggeriet Kronan.*

1894, varvid GD tillskjöt 10 000 kr, betydligt mindre än de övriga deltagarna. Dock fick han en framträdande roll när det gäller ledningen för det nya bolaget som skulle tillverka och sälja öl och andra matdrycker samt kolsyrade drycker.



*Bryggeriet Kronans anläggning vid Karl Johansgatan i Majorna.*



*Utkörning av Kronans öl vid förra sekelskiftet.*

En tomt införskaffades på Karl Johansgatan. Läget i Majorna ansågs vara fördelaktigt, nära till älven med dess vatten och transportmöjligheter. En ny byggnad uppfördes efter ritningar av arkitekt J E Billing. Stockholmaren Alvin Jacobi levererade maskinparken, bryggmästare i starten blev Ludvig Hansen. Mälteri, bryggeri, maskinhus, lagerkällare och tapphus var färdiga blott ett år efter bolagets bildande liksom arbetarbostäder och stallbyggnader.

Vattenförsörjningen i starten blev ett problem, en borrhud brunn gav inte tillräckligt, vatten fick inledningsvis tas från älven, men kunde senare tas från Göteborgs vattenledning. Bryggmästaren byttes ut redan 1893, den nye kom från Stockholm och hette Adolf Heljestrand.

Kronans maltdrycker kom ut på marknaden 1893, bolaget blev snart lönsamt. Redan 1896 byggdes anläggningen ut med nya stenbyggnader. Försäljningsområdet sträckte sig från Strömstad i norr till Alingsås i nordost. År 1900 tillverkades 50 000 hektoliter, antalet anställda var 150 och vinsten blev 200 000 kronor. År 1901 hade Kronan omsättningsmässigt passerat Pripps. Kronan, som var Göteborgs modernaste bryggeri, såldes 1902 till Pripps för knappt 1,9 miljoner kronor. Christian Röhss och GD behöll dock var sin stamaktie. Ett villkor vid försäljningen var att Göteborgs Handelsbank, där GD satt som ordförande,

fortsättningsvis skulle sköta Kronans affärer.

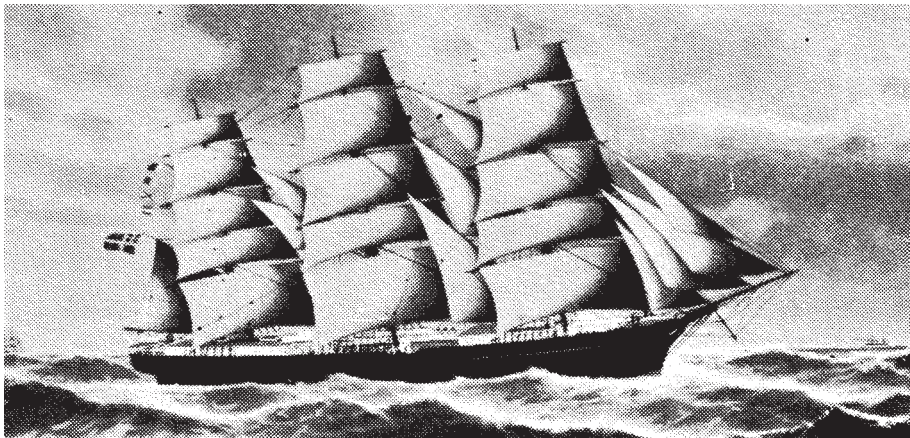
Kronan blev en mycket lönsam affär för sina ägare.

Bryggeriet lades ner 1917. Fram till 1966 låg Majornas polisstation i en del av de gamla bryggerilokalerna.

GD och hans Caroline var sanna filantroper. GD ägnade avsevärd tid åt fattigvård, sjömanshem, skolväsendet och från år 1892 också som ledamot av styrelsen för Renströmska badanstalten i Majorna.

## **Fler träseglare**

1893 ger Sveriges största rederi, Rederi AB Örnen, upp. Det bolaget hade bildats 1873. Bland stiftarna fanns ett flertal av Göteborgs och Majornas mest kända sjöfarts-, industri- och finansmän. Idén var att återskapa något av Ostindiska kompaniet, som haft stor betydelse för svensk handel. Männerna bakom bolaget var konservativa, de satsade på träsegelskepp i stället för järnfartyg med ångmaskin. Bolaget hamnade i kris redan 1878, dess stora segelfartygsflotta började skingras 1883. I kompanjonskap med John E Olsson, sjökaptten, köptes de kvarvarande skeppen Albatross, Condoren, Gamen, Gladan och Gripen. I denna storaffär hade GD gått in med tre fjärdedelar och John E Olsson, som blev huvudredare för dessa skepp, med en fjärdedel. I och med denna och några tidigare affärer med Örnenrederiet blev John E Olsson re-



*Skeppet Condoren på 1160 registerton, ett av fem skepp som GD köpte från Örnenrederiet tillsammans med storredaren John E Olsson.*



*John E Olsson. Bild från Sjöfartsmuséet.*

dare för 17 fartyg och därmed största redare i Sverige. Han trodde fortfarande på träseglarna, han hade iakttagit hur mycket pengar som förlorats på ångbåtsrederier och ansåg fortfarande att träseglarna var ekonomiskt intressanta. Ett viktigt skäl till detta var att träbåtstonnaget var mycket billigt under 90-talets lågkonjunktur. För de fem skeppen betalades 100 000 kronor.

Det skulle visa sig att Olsson hade rätt. För honom blev redarlivet slitsamt med så många skepp. Men både han och GD tjänade på örnenaffären.

## **Lindholmens varv**

Samma år investerade GD i den framtid som bestod av byggande av ångfartyg av järn. Han inträdde i AB Lindholmens Arrendatorer, där han också fick en styrelseplats.

På Lindholmen hade varvsverksamhet bedrivits sedan långt tillbaka. Efter muddrings- och pålningsarbeten, utförda under ledning av Göteborgs hamn, blev platsen också lämplig för bygge av större skepp. Det var Theodor Tranchell som insett möjligheterna till att inrätta ett större varv på Lindholmens mark. Efter en tid av markköp och förhandlingar bildades 1845 Lindholmens Verkstad under delägaren Tranchells ledning. Redan från början blev inriktningen ångfartyg, till en början med träskrov. Men 1858 sträcktes kölen till järnångaren FH af Chapman med en maskin om 40 hk, Lindholmens nittonde ångmaskin. Verksamheten växte snabbt.

Från Gamla Varvet lånades skeppsbyggmästare Kierkegaard, som där skulle ägna sina krafter åt ångbåtsbygge. Verksamheten utvecklades väl, men Tranchell förmådde inte uppbringa det kapital som krävdes, varför varvet såldes till Motala Mekaniska Verkstads Bolag år 1858. Nybyggna utgjordes av ångslupar och allt större ångfartyg. Viktiga kunder var bland annat marinförvaltningen och bröderna Nobel med sin verksamhet i Baku i Ryssland.



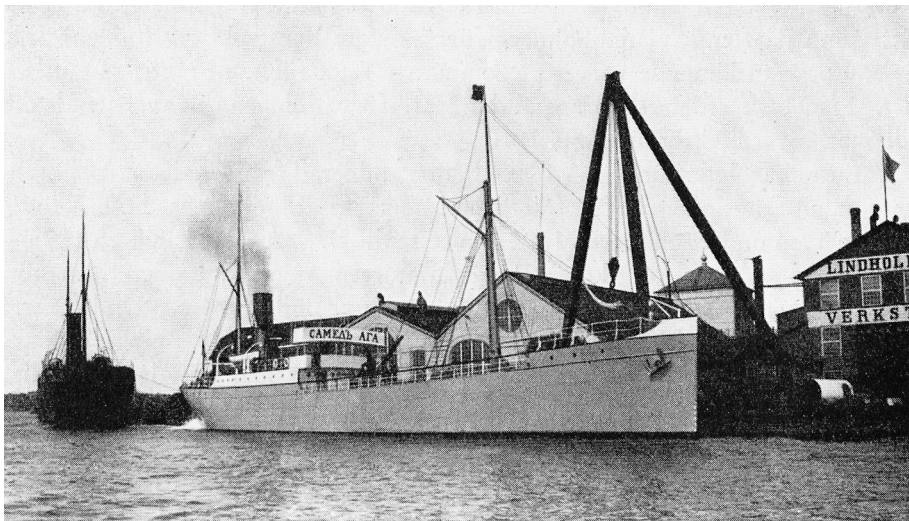
De svenska atlantrederierna köpte i början sitt tonnage utomlands, men ett genombrott blev ångfartyget Sverige som Svenska Lloyd kontrakterade år 1870. En specialitet blev isbrytare och leveranser hade skett till ryska marinen när Motala Verkstad gick i konkurs och drog med sig Lindholmens Varv. Antalet anställda var då 1 426 av vilka endast 40 fortsatte att arbeta under konkursförvaltaren. Den tidigare varvschefen, Sven Almqvist, slog sig samman med en entreprenör inom byggnadsindustrin, Johan Sjöholm, och började arbeta på att få igång varvets verksamhet igen.



*Sven Almqvist – fick liv i Lindholmen efter konkursen.*

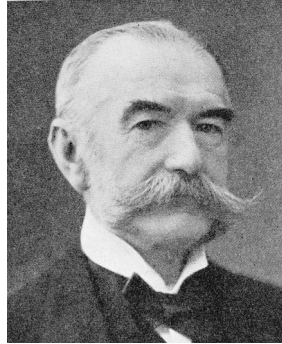
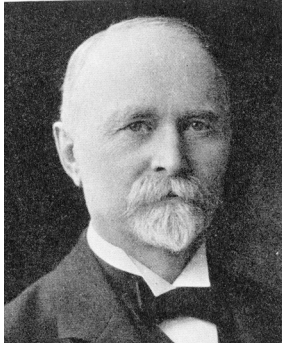
De två fick ett konsortium till stånd för att bilda AB Lindholmens Verkstads Arrendatorer med två aktier vardera. 1893 anslöt sig GD Kennedy till denna krets och fick också säte i styrelsen.

Kontraktet mellan Lindholmens Arrendatorer och konkursförvaltaren skulle löpa ut i juni 1894. Arrendatorerna ville fortsätta driften och det gällde att skaffa fram det kapital som krävdes för att bilda



*Stommen i Lindholmens verksamhet under 1890-talet var leveranserna till bröderna Nobel i Baku, Ryssland.*



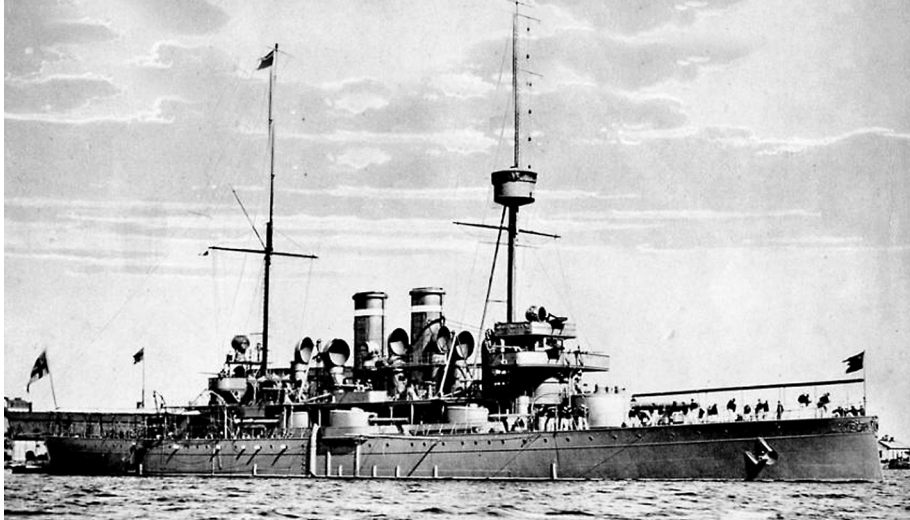


*Styrelsen i nybildade Lindholmens Varv AB 1894. I övre raden Wilhelm Sebastian Tham (ordförande), Ivar Waern (vice ordförande) och GD Kennedy. I nedre raden Emil Fischer, J G Busck och C V H Montelius.*

ett aktiebolag som kunde överta tillgångarna. GD Kennedy kände svaret för att finna aktietecknare. Arbetet gick trögt. I ett brev till vännen J Sigfrid Edström skriver GD;

Här har länge försökts få ett bolag till stånd för övertagande av Lindholmens Verkstad, men tycks stranda, då kapitalisterna härstädes anse att priset är alltför högt och ej våga riskera så stora summor som dertill erfordras, nämligen cirka 1 500 000, dock inberäknat nödigt rörelsekapital om cirka kr 200 000 och för förbättringar och omdaning av hela etablissemangent. Mest synd gör det mig härvid om arbetarepersonalen, som då ånyo skulle blottställas, då nuvarande konsortiet avslutas i medio av juni. För egen del är jag ej det minsta rädd för den affären, men saknar de nödvändiga medlen som krävs.

Under tilländgångna året har resultatet av dess verksamhet varit särde-



*Pansarbåten Dristigheten vid leverans från Lindholmen år 1901. Sedan pansarbåten Niord beställts år 1894 blev krigsfartyg en specialitet för varvet.*

les lysande och tillfredsställande.

Problemen fick dock sin lösning och Lindholmens Verkstads AB bildades och kunde lösa in varvsrörelsen. VD och styrelseordförande blev Sebastian Tham, direktör från Huskvarna. Han samlade kring sig en liten styrelse, bestående av J G Busck, Almedal, Emil Fischer, grosshandlare, Göteborg, S V H Montelius, häradshövding, Stockholm och GD Kennedy, som tercknat sig för en del av aktiekapitalet.

Under 90-talet började beställningarna av större lastfartyg att sina. De svenska redarna fann det fördelaktigare att köpa begagnat tonnage utomlands. Även beställningarna från Baku började minska. För Lindholmens styrelse blev det då angeläget att öka kapaciteten för reparationsarbeten. Man satsade på bättre torrläggningssmöggheter, torrdockorna förlängdes och sliprarna moderniserades. Det gällde att kunna svara för underhållet av de allt större ångare som användes på trafik till och från Göteborg.

Man gick också in för att kunna bygga för Lindhomen nya fartygstyper. År 1894 tecknades order för svenska marinens pansarbåt Niord. Det blev upptakten på ett långt samarbete med marinen, där sju krigs-

fartyg kom att byggas på Lindholmen.

GD tycks ha spelat en mycket aktiv roll i Lindholmens styrelse och var också den, tillsammans med en eller två andra styrelsemedlemmar, som tecknade kontrakt med marinen om bygget av pansarbåtarna Dristigheten, Äran och Oscar II. 1906 avgick hela styrelsen i samband med att Lindholmens Varv i en ny konstruktion åter sammanslogs med Motala Verkstad.

## **Gauthiod**

Sjöförsäkrings AB Gauthiod var ett bolag som bildats 1863 i Göteborg. Där engagerade sig GD år 1894 och intog då en plats i styrelsen.

Stiftarna av Sjöförsäkrings AB Gauthiod – ansett som det första moderna sjöförsäkringsbolaget i Sverige – var bland andra Oscar och Emil Ekman, Henning Frisell, August Röhss och August Leffler.

I början innehades positionen som verkställande direktör av Herman Henriques och Carl Mauritz Nyström, från 1865 av Harald Fleetwood, vilken 1892 efterträddes av J P L Anderson. Under Fleetwoods tid byggdes bolaget upp.

Ordförande i styrelsen har ofta varit någon ur familjen Ekman. Bolaget ägnade sig i första hand åt försäkring av transporter. Från 1870 tillhandahöll man även försäkringar mot totalförlust av fartyg, och från 1871 transport av varor över land. Gauthiod byggde upp sin verksamhet även utomlands, med agenturer i Oslo, Hamburg och Bremen.

År 1952 köpte Försäkringsaktiebolaget Svea-Nornan aktiemajoriteten i det år 1945 bildade förvaltningsbolaget Argo, som ägde sjötransportförsäkringsaktiebolagen Ocean, Gauthiod och Sveriges Allmänna Sjöförsäkrings AB i Göteborg.

## **Svenska Lloyd**

1895 blev det dags för GD, vid den tiden stor segelfartygsredare, att engagera sig i linjetrafik med maskindrivna fartyg. Han investerade då i krisande Svenska Lloyd och fick en plats i styrelsen som han behöll till 1913.

Svenska Lloyd hade bildats redan 1869 av tolv borgare i Göteborg

som hade ett nybygge på gång, ångbåten Sverige. Det nya rederiet fann snabbt sin inriktning – att driva linjetrafik med maskindrivna fartyg. Efter några mindre lyckade försök, bl a en linje mellan Kristiania (Oslo) och Hamburg övertog man från August Leffler & Co en linje mellan Göteborg och Hamburg. Den drevs först med träångaren Hamburger Packet, vars skrov byggts på Gamla Varvet. Dess maskin hade hämtat sin konstruktion från en strandad engelsk ångare. Svenska Lloyd ersatte Hamburger Packet, som blott lastade 100 ton och drog massor av kol, med modernare tonnage. Detta blev början på en utveckling där nya linjer över Nordsjön och Östersjön upprättades i rask takt. Redan 1879 hade linjenätet utsträckts till Medelhavet. Utvecklingen av rederiet var mycket gynnsam, men 1884 blev konkurrensen hårdare samtidigt som konjunkturen försämrades. En förbättring blev tydlig 1887 med goda fraktrater, men redan året därefter blev det svårare, extremt låga fraktrater gällde 1890. I sin berättelse från 1893 klagar styrelsen bittert över att svenska köpmän väljer utländska rederier med lägre kvalitet. 1895 drabbades Svenska Lloyd av svår dumpning på Hamburglinjen.

När GD det året inträdde i styrelsen leddes den av konsul W Frodi, som två år tidigare efterträtt konsul Adolph Meyer, som i sin tur lett Svenska Lloyd sedan dess start 1869. Rederiet hade en mycket liten styrelse, förutom Frodi var GDs styrelsekamrater 1895 J A Kinman och August Fröding. Frodi var samtidigt både styrelseordförande och VD, Styrelsen hade sannolikt funktionen som operativ företagsledning.

År 1895 förfogade Svenska Lloyd över tio ångare. De följande 17



*Konsul W Frodi ledde Svenska Lloyd och dess styrelse under hela den tid GD var ledamot.*

åren, då GD satt i styrelsen, skulle bli mycket dramatiska. Året efter inträdet inträffade två svåra haverier. Ångaren Malaga grundstötte i Seine, varvid en del av vinlasten fick kastas överbord.

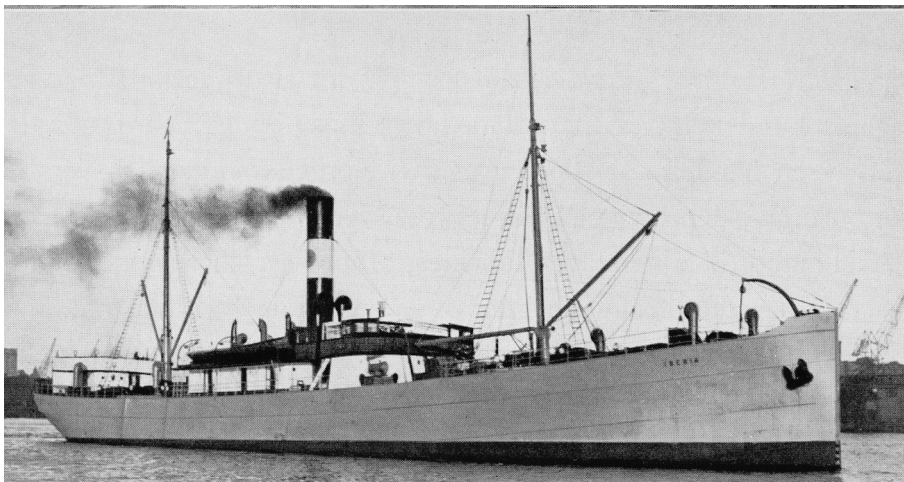
Ett mycket dyrbart haveri inträffade när ångaren Norge strandade på den portugisiska kusten med last av styckegods.

90-talets svaga sjöfartskonjunkturer blir långsamt bättre. Bolagets flotta moderniseras genom flera försäljningar, nybyggen och nyinköp så att den vid sekelskiftet består av 12 ångare. Ytterligare ett svårt haveri drabbade dock ångaren Hamburg i Nordsjön, varvid två besättningsmän förlorades.

År 1900 medförde en svår recession. Hamnstrejker gav förlängda liggetider och då dessutom många av rederiets fartyg blev liggande för reparationer blev resultatet för det året svagt.

Firma Sloman & Ci i Hamburg etablerade 1904 en linje mellan Hamburg och Göteborg som med prisdumpning blev en svår konkurrent till Svenska Lloyds linje. Bolagsstämman i mars 1905 avsatte hela 300 000 kr till en konkurrensfond. Kampen om hamburgfrakterna skulle föras med alla till buds stående medel. Den fördes till i mars 1907, då tyskarna gav upp.

1908 blev nästa krisår. Det var fråga om en världsomfattande recession. Inte blev det bättre av oro på den svenska arbetsmarknaden.



*Iberia, 1415 bruttoton, levererades 1903 av Lindholmen till Svenska Lloyd.*



Samtidigt steg priset på ångfartygsrederiernas största förbrukningsvara, stenkol, enormt. Det året uppstod en driftförlust på nära 16 000 kr. Genom upplösning av interna fonder fick ändå aktieägarna en utdelning.

Året därpå, 1909, blev resultatet betydligt bättre, trots den svenska storstrejken. Under strejken blev liggetiderna i svenska hamnar längre, men det lyckades ändå bolaget att i stort följa tidtabellerna. Men många skepp fick gå med dellast. Efter strejken fanns stora mängder gods liggande i hamnarna, varför det då blev fart i trafiken som nu blev lönsam.

1909 drabbades Svenska Lloyd också av en förlust när ångaren Galia gick på grund och blev vrak utanför Jyllands kust med last av sydfruktur.

1912 avgick W Frodi som VD och ordförande tillsammans med hela styrelsen så när som på en person, grosshandlare Axel Ågren. Frodi efterträddes av skeppsredaren Herbert Metcalfe, som satte samman en ny styrelse.

När GD lämnade sitt styrelseuppdrag hade Svenska Lloyd tolv moderna och lastdryga ångare i sin flotta. Av dessa hade tio förnyats under de 18 år GD varit verksam i bolaget, de flesta nybyggdes för Svenska Lloyd. Endast ett av dessa, s/s Iberia på 1790, dwt var byggt i Göteborg. Leverantör var Lindholmens varv, vars styrelse GD också tillhörde.



*Det första kontoret låg på Södra Hamngatan och togs i bruk 1897.*

## **Göteborgs Handelsbank**

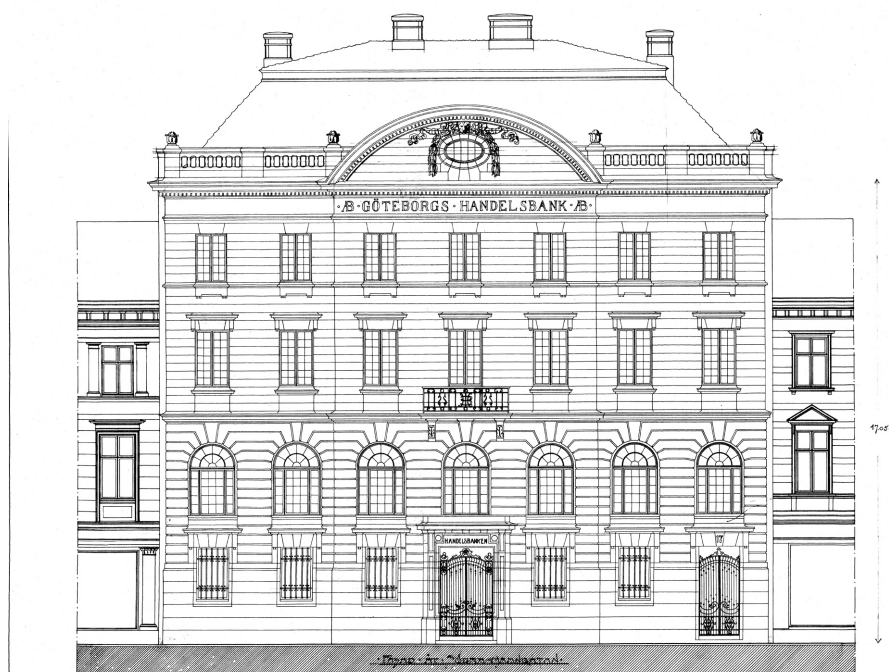
År 1897 blev GD stiftare till en ny bank, Göteborgs Handelsbank.

I Stockholm hade Stockholms Handelsbank startats år 1871 som en lokal bankrörelse. 1893 fick banken en ny, mycket dynamisk, ledare i Louis Fraenckel, som drog igång olika åtgärder för att öka



sin banks konkurrensförmåga. Han önskade få till stånd lokala, samarbetande bankföretag i andra regioner än Stockholm. Så bildades Skånska Handelsbanken i Malmö 1896. GD nappade på tanken och samlade kring sig ett konsortium bestående av grosshandlare August Koch, grosshandlare Fr Bergström, grosshandlare Christian Röhss och rektor Charles Bergström i Göteborg. Dessutom ingick boråsaren, fabriker E E Hagelqvist. Avtal om samarbete tecknades med Stockholms Handelsbank, Skånska Handelsbanken och Sundsvalls Handelsbank. Avtalet, som skulle gälla till 1903, gick ut på att man från starten av Göteborgs Handelsbank skulle driva bankrörelse gemensamt.

Göteborgs Handelsbank konstituerades i maj 1897 med ett aktiekapital på fem miljoner kronor. Större delen av aktiekapitalet ställdes ut av Stockholms Handelsbank, som dock sålde aktierna vidare till några hundra privata aktietecknare. Konsortiedeltagarna utsågs att utgöra styrelse. Till VD utsågs rektorn Charles Bergström.



*Bankens huvudkontor kunde 1906 flytta in i ett nybyggt magnifikt hus på Södra Hamngatan. Bild från Göteborgs stadsbyggnadskontor.*



*Porträtt av bankordföranden GD Kennedy målat för Göteborgs Handelsbank av Bernhard eller Emil Österman. Ägs av SEB.*

Den nya bankrörelsen öppnades den 3 juni 1897 på Södra Hamngatan i Göteborg. Den fick sedan en snabb och stark utveckling. Lokalkontor öppnades, förutom i Göteborg, också i större orter inom Göteborgs

och Bohus län, Hallands län, Älvsborgs län och i delar av Jönköpings län. År 1915 hade Göteborgs Handelsbank inte mindre än 721 kontor – en betydande bankrörelse hade uppstått.

Samarbetet med Stockholms Handelsbank avslutades enligt plan år 1903.

Göteborgs Handelsbank flyttade 1906 in i ett nybyggt och pampigt bankpalats, ritat av bankpalatsspecialisten Ernst Krüger, med adress Södra Hamngatan 17. Den stora bankhallen var försedd med glastak och hade förlagts till gården.

Den nya banken utvecklades mycket snabbt och gav GD nya finansiella muskler med närheten till en betydande kreditgivare.

1919 fusionerades banken med Nordiska Industribanken, som hade stora, dåliga krediter i sitt bagage. Namnet ändrades till Nordiska Handelsbanken. Ställningen blev med fusionen kraftigt försvagad, vilket ledde till rekonstruktion år 1925. Namnet ändrades då tillbaka till Göteborgs Handelsbank.

Banken bedrev verksamhet till 1949 när den såldes till Skandinaviska Banken. Några av lokalkontoren överläts till Kreditbanken.

GD behöll ordförandeposten till sin död 1916. För GDs övriga engagemang fick banken stor betydelse, banken blev en viktig kreditgivare både för bryggeriet Kronan och Transatlantic.

## **Arkaden**

Ett unikt projekt, en privat stadsgata, kunde invigas i oktober 1899. Det var Arkaden, en gata som skar diagonalt genom det kvarter som ligger nordväst om korsningen mellan Östra och Södra Hamngatorna i Göteborg. På ena sidan denna gata uppfördes ett säreget hus, en brunröd tegelbyggnad med tinnar och torn, tänkt att med valvbågar förbindas med en liknande byggnad på den andra sidan gatan.

Invigningen skedde i oktober 1899, men med bara ena sidan av nybyggnaden på plats.

Arkitekt var Frans Louis Enders.

Upphovsmän till projektet var konsul Gustaf Bolander, grosshandlare Christian Röhss och GD.

Den första byggnaden innehöll affärslokaler, café och restaurant.





*Arkaden – en privatägd stadsgata som aldrig blev färdigbyggd. Vykort 1920.*

Den andra delen skulle bli färdig 1904, men byggdes aldrig. Pengarna räckte inte, man hade förköpt sig i projektets inledning, ekonomin hämtade sig aldrig. Johan August Hertz förvärvade vid sekelskiftet aktierna i AB Göteborgs Arkader. Han uppförde det andra huset, dock inte i Arkaden utan på Packhusplatsen. Och där står det pampiga huset med namnet Hertzia tillsammans med de hus som var storredarna Broströms och Transatlantics högkvarter.



*Hertzia vid Packhusplatsen – skulle ha varit Arkadens nordvästra sida.*

## **Antarktisexpeditionen**

Sekelskiftet var de stora upptäckternas tid. Nordostpassagen hade upptäckts några år tidigare under Adolf Erik Nordenskiölds ledning. Svensk forskning i Arktis hade givit Sverige gott anseende när det gällde polarforskning. Nu var intresset stort för Antarktis. I Göteborg

arbetade geologen, fil dr Otto Nordenskjöld, som hade erfarenhet av polarforskning. Han planerade en första svensk forskningsresa till Antarktis. Han framlade sin plan i början av år 1900, men efter en kritisk granskning fick han avslag på en ansökan om bidrag från Svenska Vetenskapsakademien. Han tvingades då söka privat finansiering. I sin rapport från expeditionen skriver Nordenskjöld följande:

...att så långt som möjligt begagna sig af detta tillfälle att för svensk forskning och svenska museer förvärfva jämförelsematerial från ett område af sådan betydelse, och på samma gång taga ett steg i riktningen af en förberedelse till en möjligen blifvande svensk antarktisk expedition. Med den utomordentliga välvilja, hvarå man förut från samma håll så många gånger sett exempel, ställde friherre Oscar Dickson en betydande summa till expeditionens förfogande, och sedan ytterligare större bidrag erhållits af varfsdisponenten Douglas Kennedy, kommandörkaptenen Wilhelm Nordenskjöld och professorn Hjalmar Sjögren, samt senare det geografiska sällskapet i Stockholm för samma ändamål anvisat Vega-stipendiet, så kunde expeditionen anordnas så, att tvenne personer, en zoolog och en botanist, under den första sommaren åtföljde mig vid arbetena i Magellansländerna.

Som kamrater lyckades det mig att vid expeditionen fästa tvenne vetenskapsmän af obestridd rang, nämligen ingenjören P. Dusen såsom botanist och licentiaten, numera docenten vid Lunds universitet Axel Ohlin såsom zoolog. Båda voro erfarna forskningsresande: Dusen har från Kamerunområdet i Afrika hemfört samlingar af synnerligt värde och rikhaltighet.



*Otto Nordenskjöld i dramatisk expedition till Antarktis.*

Expeditionen blev dramatisk, det för ändamålet inköpta gamla valfångstfartyget "Antarctic" förläste när expeditionsmedlemmarna skulle hämtas efter en första övervintring. Deltagarna räddades av

ett argentinskt fartyg efter en andra övervintring. En besättningsman saknades vid hemkomsten. Trots problemen betraktades expeditionen både i Sverige och internationellt som mycket framgångsrik. Flera av namnen på platser i Antarktis har fått namn efter expeditionsmedlemmar. Otto Nordenskjöld blev en tid efter hemkomsten utnämnd till professor vid Göteborgs Högskola.

Tilläggas kan att Otto Nordenskjöld var brorson till GDs svåger Vilhelm Nordenskjöld.



## Kapitel 17. Gamla Varvet säljs

*GD förlorar sin plats i stadsfullmäktige.*

Sedan det sista segelfartyget, barken Sigyn, byggts år 1887 blev Gamla Varvet ett reparationsvarv. Träbearbetning och smide för andra ändamål än skeppsreparationer erbjöds också företag och allmänhet.

Tiden var ute för byggandet av segelfartyg i trä. Och marknaden för reparation av träfartyg minskade i takt med att järnbyggt tonnage sattes in i sjöfarten. Året är 1898, Göteborgs Stad traktade efter Gamla Varvets tomt. Strandremsan gränsade till mark hörande till staden på båda sidor. Stadsplanerarna drömde om en strandchaussé, hamnkontoret om utökade kajlängder.

Den 15 september diskuterade stadsfullmäktige i Göteborg hur inlösen av strandtomter på norra älvstranden skulle ske. En drätselkammarmedlem hade kommit med förslaget att avtal skulle slutas med berörda strandägare. En beredning inom stadsfullmäktige hade kommit till slutsatsen att förslaget inte borde leda till någon åtgärd från stadsfullmäktiges sida. I den följande diskussionen förordade James Keiller att avtal borde slutas. Strandägarna hade i långa tider varit missbelåtna med det sätt varpå Göteborgs hamnstyrelse behandlade dem. De fordrade, sade Keiller, ej mer än vad som var rätt och rimligt. De ville nu ha saken ordnad en gång för alla och hade gjort alla de eftergifter som rimligen kunde krävas. Saken kunde visserligen avgöras genom rättegång men de hade hoppats på resultat genom vanlig överenskommelse. GD ansåg också att det vore bäst om man kunde komma till överenskommelse i frågan.

Stadsfullmäktige beslöt enligt beredningens förslag – att stadsfullmäktige inte gör någon åtgärd i frågan.

Snart därefter erbjöd GD staden att av A Landgrens Enka köpa Gamla Varvets tomt för en summa av 1,6 miljoner. En oenig drätselkammare tillstyrkte, men bland stadsfullmäktiges ledamöter blev upprördheten stor. Priset ansågs orimligt högt. Man pekade på att taxeringsvärdet var 300 000 kr. Efter denna reaktion sänkte GD priset till 1,5 miljoner, vilket förklarades vara ägarnas sista bud. Den 16 november till-

styrkte återigen drätselkammaren ett inköp till det begärda priset, men ordföranden, borgmästare Gustaf Svanberg, vice ordföranden rådman Erik Trana och ledamoten direktör Harald Sternhagen reserverade sig. Den sistnämnde ansåg att marknadsvärdet var 1,2 miljoner kronor och att man kunde tänka sig ett pris strax över denna summa.

Den 23 november föranledde affären en ledare i Göteborgs Aftonblad, en konservativ och inflytelserik tidning med den debattglade och stridbare Oskar Emil Norén som redaktör. Han skriver:



Då varvsdisponenten Kennedy i våras hembjöd egendomen Gamla Varvet till staden för en summa av 1 600 000 kr väckte det allmän förvåning att det kunde falla någon in att åsätta denna egendom ett sådant pris. Man fann sådana anspråk helt orimliga.

Förvåningen ökades då man erfor, att denna egendom under de senare åren ej givit någon nämnvärd avkastning. Inkomsten av Gamla Varvet har i taxeringslängderna upptagits till en ytterst blygsam summa, vilken som vi vilja minnas stadde vid 2 000 kr. Verksamheten har varit ringa och platsen förtjänar knappast att fortfarande kallas skeppsvarv.

Men hr Kennedy, själv stadsfullmäktig, ville äntligen att staden skulle övertaga tomten och betala honom en miljon och därtill 600 000 kr,

Vem som inledde affären, hr Kennedy själv eller någon av hans vänner bland stadens maktägande, i stadsfullmäktige eller stadsförvaltningen, kan göra det samma. Båda delarna har man sett uppgivas . . .

Det vore alltför möjligt att de av herrar stadsfullmäktige, som nu rösta för hr Kennedys anbud, vid ifrågasatt omval kommer att sakna stöd av alla andra än det visserligen mäktiga koteri, vars intresse de genom hän-

*Oscar Norén, redaktör får Göteborgs Aftonblad, drev en kampanj som resulterade i att GD förlorade stadsfullmäktigevalet.*

delsernas tillskyndande kommit att gagna. Det kanske därför inte är alldeles ur vägen att erinra sig att nya stadsfullmäktigeval stå för dörren, innan man biträder den miljonaffär, som nu synes vara i görningen, på vissa håll.

Den 24 november på kvällen höll stadsfullmäktige ett tre timmar långt möte. Läktaren var till sista plats fylld av åhörare, som med intresse följde den långvariga diskussionen om ifrågasatt inköp av Gamla Varvet.

Diskussionen upptog om staden verkligen behövde området, om marken helt enkelt skulle exproprieras och, återigen om priset som för många tedde sig hutlöst. Johan A Hertz yrkade på ett rakt avslag (J A Hertz och GD Kennedy tycks alltid ha röstat emot varandra i stadsfullmäktige, men det var Hertz som nästa år skulle rädda det krisdrabbade Arkadenprojektet, där Kennedy var delägare). Kennedys vän och redarpartner John E Olsson ansåg att priset per kajfot skulle bli lågt om anbudet antogs och tillstyrkte.

En stor majoritet av stadsfullmäktige avslog drätselkammarens förslag. Den 30 november återkommer Göteborgs Aftonblad i frågan med en skarpt formulerad ledare. Oskar Norén tar utgångspunkt i ett citat från "en här om dagen härstädes utkommen radikal morgontidning" (troligen Göteborgs-Posten):

"Ty är det så, att stadens förtroendemän, som våga stå för och förfäkta en för dagen opopulär sak, skola därför straffas på ena eller andra viset då kunna vi snart säga farväl åt en god styrelse av stadens angelägenheter, ty denna vilar dock i första rummet på ombudens självständighet, plikt känsla och heder."

Detta betyder, skriver Norén i sin ledare, med tillämpning på det föreliggande fallet, att staden Göteborgs fullmäktige ha full rätt att göra staden till offer för ögonskenliga exploateringsaffärer, och att det är valmännens ovillkorliga skyldighet att omvälja dem ändå.

För detta slag av "självständighet" torde samhället betacka sig. . .

... Om man alltså med avseende på en viss för dagen föreliggande men av allmänna mening utdömd affär låter förstå, att det i alla fall skulle vittna om en berömvärd "självständighet" att biträda densamma, så miss-

tager man sig om stadsfullmäktiges betydelse och befogenheter. Då kommunalrepresentanter i en så omtvistad sak avgjort ställa sig på de skattdragandes sida ha förverkat sitt mandat och rätteligen skulle ingen sådan representant återväljas.

Gentemot vissa höghetstankar, som tydligen icke äro främmande för en del plutokratiska element inom vår kommunalrepresentation, är det nödvändigt att valmännen intaga en fast och avvisande ställning, i all synnerhet om dessa element tillika förstått att taga en större eller mindre del av pressen i sin sold.

Och detta är just förhållandet här i Göteborg, och detta i en grad som större delen av allmänheten knappt har en föreställning om. Skyltarna på dessa organ är så förvillande fint monterade.

Så långt redaktören Norén i Göteborgs Aftonblad. De organ han syftar till är främst de liberala tidningarna i Göteborg, den dominerade Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning och likaledes liberala och ganska nystartade Göteborgs-Posten men också konservativa Göteborgs Morgonpost.

Den 2 december hölls stadsfullmäktigeval i den tredje valkretsen (Majorna). Fem platser skulle väljas, fyra av ledamöterna blev återvalda, men inte G D Kennedy, Det ansågs allmänt att de redaktionella artiklarna i Göteborgs Aftonblad var huvudanledning till att den allmänt aktade och generösa mecenaten GD Kennedy inte blev återvald i stadsfullmäktige, som han tillhört sedan 1887. I Göteborgs Aftonblad den 22 februari beskrivs för övrigt de omfattande hyllningar riktade till GD Kennedy som framfördes av Sjökaptenföreningen i Göteborg i samband med att Kennedy varit föreningens kassaförvaltare i 25 år.

Efter det misslyckade försäljningsförsöket drevs Gamla Varvet, fortfarande under firmanamnet A. Landgrens Enka, som reparationsvarv, hyvleri och smedja. 1903 såldes slutligen tomten till Göteborgs stad. Och då lär priset ha blivit 1,2 miljoner kronor.

När försäljningen genomförts uppvaktade den kvarvarande 41 man starka personalen vid Gamla Varvet Emilie Landgren, kommandörkaptenen och riddaren herr Otto Vilhelm Nordenskjöld, fru Georgine Nordenskjöld samt direktören och riddaren herr George Douglas Kennedy med en adress där texten hade följande lydelse:

Då vi undertecknade nu, med anledning av Gamla Varfvets försäljning, stå inför skilsmässan med Eder, Gamla Varfvets förre delägare, vilja vi till Eder och särskildt till Herr Direktör Kennedy, såsom representant för Gamla Varfsägarna och vår mångåriga värderade chef, som en ringa gärd av tacksamhet för all visad välvilja under vårt långa samarbete samt för den omtänksamhet och välgörenhet Ni visat vid varfsrörelsens upphörande genom afsättandet af stora fonder för utdelning av gratifikationer och pensioner till oss, härmed öfverlemnna denna enkla tacksamhetsadress till Eder.

I det vi bedja Eder, att forfarande få vara inneslutna i Eder bevägenhet vilja vi tillönska Eder all möjlig lycka och frid för kommande dagar.

Göteborg i September 1903.

När GD tog över ledningen för varvet år 1872 hade det 300 medarbetare. Bland de 41 kvarvarande fanns antagligen en del pensionärer. Men tillbakagången gick långsamt, 1903 hade det gått 31 år sedan GD tog över.

Göteborgs stad tog inte Gamla Varvets tomt i anspråk förrän 1912. Fram till dess utnyttjades varvet till reparationsverksamhet, bl a kölhaling av segelfartyg, under ledning av Johan E Hübner. John E Olsson lät t ex sin flotta underhållas där under den tiden.

I dag ligger det s k Amerikaskjulet på den kajsträcka som en gång var Gamla Varvets kajer. På de högre delarna av tomten ligger nu Sjöfartsmuséet. Många byggnader blev dock stående ända till dess Oskarsleden skulle dras fram i slutet av 60-talet.

### **Skepp, byggda på Gamla Varvet 1825 - 1887**

1829 Experiment, 2 mastad skonare.

1833 Götha Elf, ångslup, 18 ton, för Kgl Götha Elfstyrelse.

1839 Superb, brigg, (Löjt. Pettersen). 387 ton, för CG Lindberg, Göteborg.

1845 Balder, brigg, 414 ton, för J. Grönvall & Co, Göteborg.

1846 Wikingen, brigg, 69 svåra läster, för D. Carnegie & Co. Göteborg.

1847 Gerda, fullriggare. (Löjt. Pettersen), 710 ton, för Olof Wijk, Göteborg.

1849 Diadem, brigg, 272 ton, för G. Melin, Göteborg.

1852 Cleopatra, brigg, 382 ton, för G. Melin, Göteborg.

1852 Eos, ångfartyg, 204 ton, för G J Bruswitz,

Göteborg.



1853 Aurora-Borealis, skepp (N C Kierkegaard), 318 ton, för N Beckman, Göteborg.  
 1854 Eleonore, skepp (N C Kierkegaard), 318 ton, för N Beckman, Göteborg.  
 1856 Galathea, brigg (N C Kierkegaard), 205 ton, för Björck & Engström, Göteborg.  
 1858 Hildur, skonert (N C Kierkegaard), 178 ton, för A. Landgrens Enka, Göteborg.  
 1861 Dellen, bogserbåt (N C Kierkegaard), 4,0 nya läster, för Pettersson, Hudiksvall.  
 1862 Iduna, skepp, 833 ton, för G. Melin, Göteborg.  
 1864 Heidi, bark (N C Kierkegaard), 650 ton, för G. Melin, Göteborg.  
 1845 Neptun, ångbåt, för D W Flobeck, Göteborg.  
 1866 Louis De Geer, skepp (N C Kierkegaard), 862 ton. för G Melin, Göteborg.  
 1860-65 Pursuit, skepp, 725 ton, för A F Landgren, Göteborg.  
 1867 Iris, bark (N C Kierkegaard), 724 ton, för A F Landgren, Göteborg.  
 1867 Godeffroy, bark (N C Kierkegaard), 590 ton, J C Godeffroy & Son, Hamburg.  
 1868 Erato, bark (N C Kierkegaard), 807 ton, för A. Landgrens Enka, Göteborg.  
 1870 Ingeborg, ångfartyg (J. Hübe), 374 ton. för Aug. Leffler, Göteborg.  
 1870 Eigen, ångfartyg, (J Hübe), 547 ton, för V. Furst & Co., Kristiania.  
 1871 August Leffler, ångfartyg (J Hübe), 643 ton, för C L Berggren, Göteborg.  
 1873 Advance, ångbåt (J Hübe), 199 ton, för Th. Ahrenberg, Göteborg.  
 1873 Ingeborg, ångfartyg (J. Hübe), 643 ton. för Aug Leffler, Göteborg.  
 1873 Thule, ångfartyg (J.Hübe), för Aug Leffler, Göteborg.  
 1876 Adolf Landgren, bark (J Hübe), 603 ton, för A. Landgrens Enka, Göteborg.  
 1878 Galathea, brigg, 331 ton, för G D Kennedy, Göteborg.  
 1879 Gurli, bark (J Hübe), 721 ton, för GD Kennedy, Göteborg.  
 1883 Zaima, brigg (J Hübe), 335 ton, för GD Kennedy, Göteborg.  
 1887 Sigyn, bark (J. Hübe), 356 ton, för GD Kennedy, Göteborg.

Där det varit känt har skeppsbyggmästarens namn angivits i parentes efter fartygstypen.

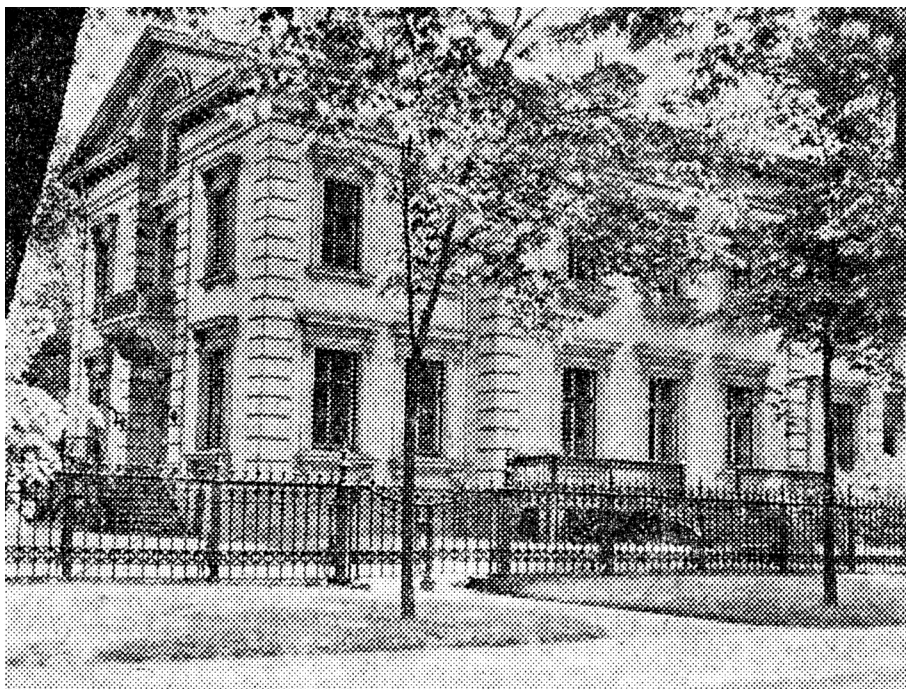
Av de 21 listade segelfartygen har 9 byggts för eget rederi. Dessutom har 10 ångbåtar byggts.

## Kapitel 18. Huset vid Nya Allén

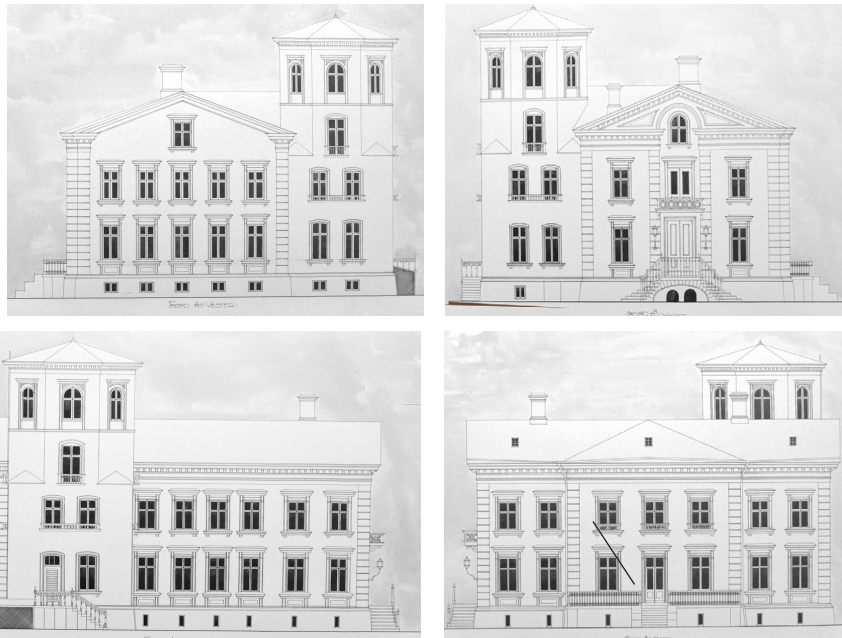
*Caroline och GD har byggt sig ett litet palats och flyttar in.*

Året är 1903. Gamla Varvet har sålts för 1,2 miljoner kronor till Göteborgs stad. Säljaren, firma A Landgrens Enka, har lösts upp. Ägarna GD, hans moster Emilie Landgren, hans syster Gully Nordenskjöld och hans svåger Vilhelm Nordenskjöld har fått ut sina andelar i reda pengar, i varje del en betydande förmögenhet.

GD och hans Caroline vet att varvet så småningom ska rivras. Det gäller också deras villa i Gamla Varvsparken. De bestämmer sig för att bygga ett nytt hem. Med växande förmögenhet och inflytande har också GDs anspråk vuxit. Så tomt anskaffas i kvarteret Diamanten vid Nya Allén, mitt emot Trädgårdsföreningen med adress Nya Allén 4.



*Nya Allén 4. Huvudentrén på norra gaveln till vänster. I övrigt fasaden mot Nya Allén mitt emot Trädgårdsföreningen. Bild från Göteborgs-Posten.*



*Nya huset vid Nya Allén. I övre raden från vänster projektion från söder och från norr. I undre raden projektion från öster och från väster.*

GD och Caroline får en av sin tids finaste göteborgsadresser, i remsan mellan Nya Allén och Parkgatan ligger en rad patricierhus, tillhöriga familjer som Ekman, Dickson och Krüger. Det är nog ingen slump att det nya huset blir närmaste granne till det Dicksonska palatset. I familjen Dickson finns flera av GDs närmaste affärsvänner.

Ungefär vid samma tid hade GD hos bankpalatsarkitekten Ernst Krüger beställt ritningar på ett nytt huvudkontor vid Södra Hamngatan för Göteborgs Handelsbank. Det är sannolikt att Krüger eller någon av hans medarbetare fick uppdraget att rita GDs och Carolines nya bostad.

Det som byggdes var en palatsliknande villa. Liksom villan i Gamla Varvsparken och sommarhuset i Arendal blev det nya hemmet försett med ett utsiktstorn. I övrigt blev det en tvåplans pampig byggnad, som dock ser större ut än den är. Bostadsytan är ca 500 kvadratmeter.

På tomten byggdes också, med adress Parkgatan 8, en mindre villa som kom att hyras ut och senare blev bostad åt släktingar till Caroline,



*Bilder från två av salongerna på bottenplanet.*





*Bilder från två av salongerna på bottenplanet.*



*Ångslupen Ella klar för utflykt. Längst till vänster är GD sittande. Närmast honom en sköterska. GD har käpp efter en benskada och, vid slutet av livet, hjärtproblem.*

bland andra hennes syster Melane.

Caroline och GD torde ha flyttat in 1904 eller 1905. Hushållet bestod då av de två plus två hushjungefrur, en kokerska och en s k månadskarl som svarade för trädgården och skötseln av fastigheten. Dessutom hade Caroline en äldre sällskapsdam som hade varit anställd hos familjen Åhmansson för att sköta Carolines rullstolsbundna mor under hennes sista år. Efter moderns död 1902 flyttade hon hem till Caroline.

Den barnlösa familjen skulle dock snart bli större. När Melanes äktenskap spruckit kom hon till Göteborg med två döttrar. Hon togs om hand av Caroline och GD och bodde tidvis hos dem, senare i lilla villan på tomten. Hennes yngsta dotter Anna Åhmansson kom att bli som barn i huset för Caroline och GD. Familjen växte ytterligare när Anna gifte sig med Harry Holmqvist, son till grundaren av Filip Holmqvists handelsinstitut och, så småningom, en av två rektorer där (den andre var hans bror Arthur).

Den nya stora villan var byggd för fest. Bottenplanet var en enda stor sällskapsyta med en pampig hall och tre salonger i fil. En trappa



upp fanns ett rökrum, röda rummet kallat. Det var möblerat med röda skinnmöbler.

Det blev också så att festerna avlöste varandra. GD hade mängder av vänner, särskilt vanliga var herrmiddagarna. Men Caroline var inte road av GDs societetssällskap. Caroline hade inga vänner i Majorna eller i skärgården, när GD hade sina societetsvänner på middag fick oftast unga Anna agera värdinna.

På somrarna flyttade hela sällskapet ut till Arendal, som också försetts med lillstuga. Ångslupen Ella var flitigt i bruk inte bara för GDs reguljära transporter till sitt arbete utan också till nöjesturer i skärgården. Att besöka den glada och bullriga familjen Gunnar Taube var ett nöje som både Caroline och GD njöt av.

## Kapitel 19. Svensk sjöfart i bakvatten

*Sverige håller fast vid segelskutorna när utvecklingen utomlands rusar vidare.*

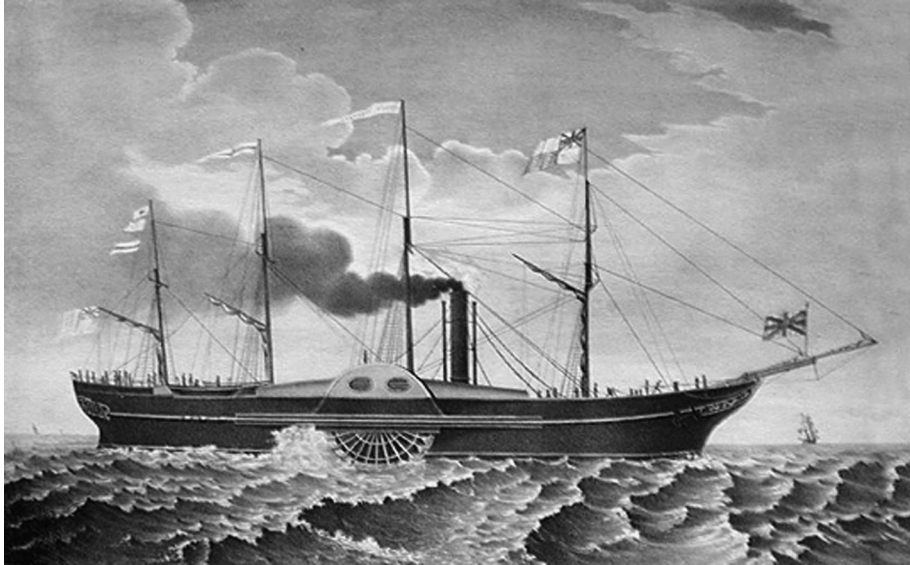
Den svenska handelsflottan bestod vid inledningen av 1800-talet av segelskepp av trä av måttlig storlek. Medelstorleken var inte mer än 110 ton. De ägdes dels av rederier, men framför allt av grosshandlare som utnyttjade sina flottor för import och export av egna varor. Efter hand tog redare hand om fartygen, som därefter kom att gå i internationell trampfart, de seglade på rutter där de fann laster, ofta tog det flera år mellan besöken i svensk hamn. Sådan var situationen i svensk sjöfartsnäring ända till senare delen av 1800-talet. Sveriges på sin tid största rederi, Rederi AB Örnen, som drevs 1873-1893, hade i sin flotta enbart segelfartyg av trä, de flesta nybyggen. Örnenrederiet hade startat med ett massivt göteborgskapital i ryggen. Avsikten var att återupprätta glansen och lönsamheten som Ostindiska Kompaniet haft tidigare. Men den internationella konkurrensen om frakterna var hård, det var svårt att konkurrera med i internationellt perspektiv små segelfartyg av trä. 1893 lades rederiet definitivt ned.

Under 1800-talet hade skeppsbyggnadstekniken utvecklats med fart och kraft. Järn och, från 1850-talet, valsad stålplåt var de nya skeppsbyggnadsmaterialen, som gjorde betydligt större fartyg möjliga och ekonomiska. Ångmaskinen kunde klara framdrivningen och göra skeppsfarten tidspålitlig och kom snabbt in också på långa trader.

År 1850 låg fortfarande medelstorleken på den svenska handelsflottans skepp, registrerade i stapelstäder, strax under 100 ton.

Världens första atlantångare kom s/s Great Western att bli. Det var en segelriggad hjulångare som öppnade trafik med gods och passagerare mellan Bristol och New York redan i april 1838. Fartyget mätte 1700 brutto registerton och hade träskrov på järnspant. Hon var världens största ångare, men bara under ett år. Trafiken med Great Western varade i åtta år, sedan tog nya rederier med ännu större fartyg över.

Vid den tiden byggdes redan fartyg av smidd och nitad järnplåt, en byggnadsmetod som fick upp farten i mitten på seklet när valsad stålplåt för fartyg blev tillgänglig på världsmarknaden.



*Världens första transatlantiska linje öppnades 1838 med hjulångaren Great Western. Det skulle dröja över 60 år innan Sverige fick en transocean linje.*

Man kunde bygga större fartyg av stålplåt än av trä. Skeppsbyggnadstekniken utvecklades snabbt i England och Holland, mot slutet av 1800-talet byggdes stålfartyg på flera tusen ton, både som segelskepp och som maskindrivna fartyg. De blev överlägsna de små träseglarna både när det gällde fart och lastförmåga, vilket gav avtryck i fraktra-terna.

Den svenska sjöfartsnäringen halkade efter. Svenska exportörer och importörer blev undan för undan tvungna att använda utländska rederier, den svenska linjetrafiken var ännu under den andra halvan av 1800-talet i stort sett inskränkt till förbindelser med England och Nordtyskland. Någon transocean linjetrafik från Sverige kom inte igång förrän 1904, mer än 60 år efter det att linjetrafiken mellan Bristol och New York öppnats.

I Sverige hade industrin växt snabbt under 1800-talet och därmed handeln. Men handelssjöfarten hade inte hängt med. Ännu år 1875 hade det genomsnittliga fartyget i den svenska handelsflottan bara växt till en storlek på 140 ton.

Det var först med Transatlantics sydafrikalinje som det började upp-

komma möjligheter för svenska export- och importföretag att frakta sitt långväga gods på svenska kölar.

Under samma tid hade den norska sjöfartsnäringen vuxit snabbt. Vid inträdet av 1800-talet var den norska handelsflottan ungefär 30% större än den svenska, både när det gäller tonnage och antal fartyg. Men den växte snabbt. Så snabbt att den norska handelsflottans tonnage vid slutet av 1800-talet var fyra gånger så stort som det svenska. Hur kunde detta komma sig?

I Sverige hade industrin vuxit snabbt och krävde stora kapitalströmmar för sin utveckling. Att satsa i industriaktier kändes för svenska investerare som mer förmånligt än att satsa på sjöfart. Och, när fartygen med stålskroven blev större och dyrare, krävdes en annan finansieringsform än den man varit van vid. I Norge kunde man låna med ett skepp som säkerhet. Motsvarigheten till de norska skeppshypoteken fanns inte i Sverige. Dessutom gällde höga tullar för fartygsbyggen utomlands. Detta förhållande blev särskilt allvarligt eftersom den svenska varvsindustrin inte heller hängt med utlandets. De gamla skeppsvarven som byggt träfartyg, t ex Gamla Varvet och Kustens varv, kunde inte klara övergången till ångfartyg av stål. Och de nya varven, Keillers Mekaniska Verkstad och Lindholmen i Göteborg, fick börja från grunden. De byggde först mindre ångbåtar, inte minst passagerarbåtar. Ångmaskinbyggandet var inte heller så utvecklat. Så när August Leffler kunde öppna sin första ångbåtslinje mellan Göteborg och Hamburg skedde detta med en ångbåt med träskrov från Gamla Varvet och en ångmaskin som tillkommit genom att man kopierade maskinen i en strandad engelsk ångare. Det skulle dröja ända till efter första världskriget innan svenska skeppsvarv på allvar kunde konkurrera internationellt med omvärlden när det gäller oceangående tonnage.

Sjömannatraditionen och känslan för sjön var stark i nästan hela Norge. Hela bygder kunde gå samman om investering i ett fartyg. Handelsflottan var stor redan från 1650-talet och med hjälp av en liberal handelslagstiftning som genomfördes på 1850-talet fick både industrier och sjöfartsnäringen ordentlig fart framåt. Vid slutet av 1800-talet var den norska handelsflottan fyra gånger så stor som den svenska och vid första världskrigets inträde den tredje största i världen. Den nors-

ka handelsflottan var modernare än den svenska, ångfartygen svarade 1899 för nära en tredjedel av tonnaget.

Både norsk och svensk sjöfart arbetade i stor utsträckning under 1800-talet med internationell trampfart, vilket innebar att besök gjordes i alla större hamnar, världen över, av betydelse. I dessa hamnar fanns konsulat som skulle betjäna norsk och svensk sjöfart. Norge hade under personalunionen egen riksdag (storting), egen regering, egen flagga och även egen militärmakt. Men utrikesförvaltningen skulle skötas av Sverige. Och i de nämnda konsulaten satt i allmänhet en svensk konsul som fick sina instruktioner från och rapporterade till utrikesdepartementet i Stockholm. Konsulernas allra flesta ärenden gällde norsk sjöfart. Men vägen över Stockholm till Kristiania blev långsam och okänslig. Med stigande kraft krävde norrmännen norska konsulter. Svenska regeringen lyssnade inte, när stortinget krävde att den norska regeringen skulle inrätta norska konsulat blev det konflikt på allvar, vilket ledde till unionsupplösningen 1905.



## Kapitel 20. Transatlantic bildas

*GD och Wilhelm Lundgren träffas – vilket med tiden ger stort resultat.*

Vid sekelskiftet var Gamla Varvet under försäljning till Göteborgs stad. Verksamheten på varvet var nu liten och minskande.

I april beslöt stadsfullmäktige att elektrifiera stadens spårvägsnät, vagnarna hade dittills varit hästdragna. För ändamålet inkallades den unge ingenjören J Sigfrid Edström från Zürich, där han haft samma uppdrag. Edström, uppvuxen i Majorna och vän till GD, blev senare chef för Asea.

Pripp & Lyckholm skaffade det året Göteborgs första lastautomobil.

I Sydafrika pågår boerkriget. I Kina leder det s k boxarupproret till att en militär expeditionskår med enheter från Storbritannien, Tyskland, Italien, Ryssland, Frankrike, Österrike, USA och Japan sänds till Kina, vilket leder till fullt krig med änkekejsarinnans Kina. Peking utplundras systematiskt. Kaiser Wilhelm talar inför de tyska trupperna vid deras avresa och säger att de ska härja som hunner under Attilas tid och att ingen kines ska se en tysk över axeln de närmaste tusen åren.

I Sverige och Norge blir unionsläget kritiskt. Konservativa krafter i Sverige vill kväsa de upproriska norrmännen med vapenmakt.

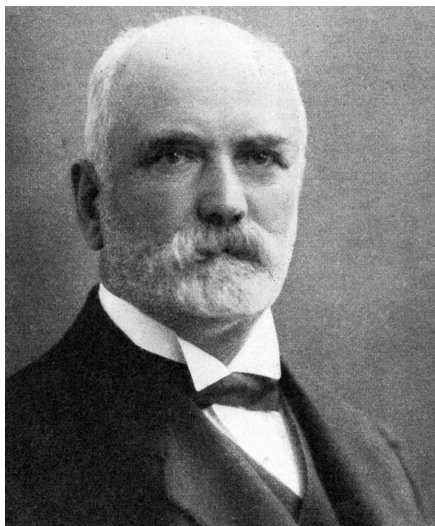
Det nya seklet har inträtt och kommer att fortsätta med förödande krig men också med en enastående snabb teknisk och ekonomisk utveckling.

GD var vid sekelskiftet 50 år. Han hade styrelseuppdrag i bland andra Göteborgs Intecknings- och Garanti AB, Bryggeri AB Kronan, Renströmska badanstalten i Majorna, Lindholmens Verkstads AB, Sjöförsäkrings AB Gauthiod, Förenade Ångfartygs AB Svenska Lloyd, Göteborgs Handelsbank (ordförande) och Sjökaptenföreningen i Göteborg. 1902 inträder GD i styrelserna för Göteborgs och Bohus läns sparbank samt Navigationsskolan i Göteborg. I Kronan och Gauthiod lämnade han det året styrelseuppdragen.

GD och hans Caroline bodde ännu i sin villa vid Gamla Varvsparken, sommartid kunde de njuta av den inventiösa sommarvillan Rosendal i Arendal.

År 1900 inledde GD ett nära samarbete med den mycket energiske och dynamiske sjökaptenen Wilhelm Rogatius Lundgren. Efter att ha avbrutit sina studier vid läroverket i Kalmar begav sig Wilhelm Lundgren som trettonåring till sjöss. Han återvände 1874 till Kalmar, där han vid navigationsskolan avlade först styrmansexamen och året därpå sjökaptensexamen. Sin svenska utbildning fullföljde han med ångfartygsbefälhavarexamen i Göteborg 1880. Han blir därpå anställd som styrman på rederiet Gauthiod, med tjänst på olika ångfartyg. Han hade redan under den tiden stora planer för sin egen utveckling. Först styrman, sedan kapten och därefter redare. Han kalkylerade fram olika rederier, däribland en svensk amerikalinje. Han kokar av idéer, både gällande nya linjer och nya tekniska lösningar för de maskindrivna fartygen. Han försöker finna finansiärer för olika projekt, men misslyckas varje gång. Kapitalägarna upplever honom som vild och ser med skepsis på hans många idéer.

Efter åtskilliga år som styrman blev Lundgren ångfartygskapten hos skeppsredare Justus A Waller i Göteborg. Tillsammans med denne bildade han 1887 ångbåtsbolaget Concordia. På Lundgrens inrådan köpte Waller, vars huvudsakliga verksamhet var trävarugrosshandel, år



*Justus Waller – trävaruhandlare som blev skeppsredare.*

1887 ångbåten Apollo och nästa år den större Lurline, som döps om till Juno. På detta fartyg blir Lundgren befälhavare.

Efter ångaren Apollo, som förlorades i Nordsjön med man och allt, behövde Wallers rederi ett nytt fartyg. Det blev för dyrt att köpa i utlandet beroende på en hög svensk införseltull för fartyg. Waller beslutade sig för att låta bygga ett skepp i England och att registrera det där. För att göra detta möjligt inregistrerade Waller ett brittiskt dotterföretag. Ett nytt fartyg beställdes hos Southampton

Naval Works. Lundgren reste dit med sin hustru Martina (Tinny) för att kunna följa bygget. För att han skulle kunna föra en brittisk båt krävdes att kaptenen, förstestyrmannen och maskinchefen hade brittiska examina, vilket klarades under byggnadstiden för Faunus, som fartyget senare döptes till.

Under 1890-talet utvecklade den rastlöse Lundgren en omfattande aktivitet med utgångspunkt i sina kunskaper om handel och sjöfart. Han planerade en rederirörelse med tankfartyg, han försökte bilda ett tramprederi för nord- och östersjöfart, han undersökte möjligheterna för kolhandel i Göteborg och han projekterade en rederirörelse för sjöfart på Kina. Under dessa år knöt han genom branschföreningarna kontakter med en rad framstående representanter för handel och sjöfart i Göteborg. Bland dessa fanns GD.

När Faunus för första gången ankommit till Göteborg den 26 april 1891 står det en artikel i Handelstidningen som beskriver fartyget. Den slutar med kritik av fartygstullen som lett till registreringen i England. Kort därefter togs den tullen bort.

Under 1800-talets slut och 1900-talets början var svensk linjesjöfart helt inriktad på europeiska hamnar. Svensk export gick dock även till icke-europeiska länder och var för dessa transporter hänvisade till engelska och tyska rederier. Segelfartygen dominerade länge den svenska handelsflottan, men i Göteborg grundades, efter impulser från den internationella sjöfarten, förhållandevis tidigt ångfartygsrederier. Det äldsta, Wilsonlinjen, följdes 1868 av bland andra Svenska Lloyd, 1870 av Thule (August Leffler), 1883 av Ferm (A Broström), 1888 av ovan nämnda Concordia och 1890 av Tirfing (A Broström).

Goda handels- och sjöfartskonjunkturer under 1890-talets slut skapade utrymme för en expanderande sjöfart. Lundgren fortsätter sina ansträngningar att komma igång med ett eget rederi. Aktieteckningen till projekten går dock dåligt, men han ger inte upp.

Den 21 februari 1898 ska GD hyllas av Sjökaptenföreningen för att han varit revisor där under 25 år. Det ordnades en supé på restaurant Henriksberg. Hela Sjöfartsgöteborg är där, Lundgren också. Det hålls hyllningstal. I sitt tacktal ger GD en bild av den svenska sjöfartens möjligheter när det gäller framtida utveckling. Han talar om nya linjer, om

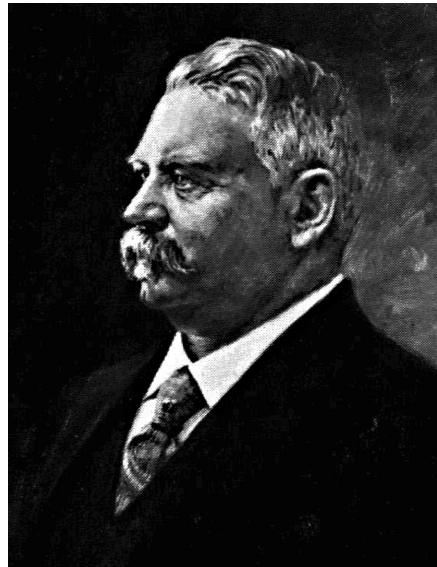
maskindrivna fartyg och anser att svenskarna har lika goda förutsättningar för framgång som sina norska bröder, om rätt förutsättningar ges.

Lundgren är begeistrad. Han hade aldrig väntat sig detta av GD. Han förstår att om någon borde vinnas för hans planer så är det han.

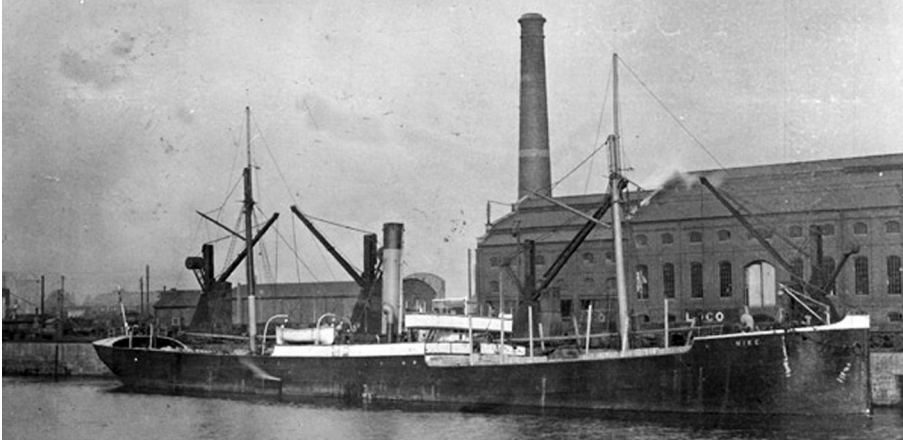
Lundgren sänder sina planer på en sydafrikalinje till GD, som blir intresserad. Walter Dickson i Göteborg har just tillsammans med några norrländska affärsmän dragit igång det skotska petschoraprojektet som ska avverka virke i norra Ryssland för export. De borde enligt GD vara intresserade av att delta med kapital.

GD förstår Lundgrens tankar. Han förstår också att han har att göra med en ovanligt duktig och därtill kunnig och arbetsam person. Lundgren arbetar vidare med sitt tänkta rederi, han har fått en del aktietecknare och förstår att GDs stöd väger tungt. Han har också ett rederinamn: Nike.

År 1900 deltog Lundgren tillsammans med GD och grosshandlaren Walter Dickson i bildandet av Rederi AB Nike vars första fartyg blev en



*GD Kennedy och Wilhelm Lundgren (till höger) fann varandra på ett möte med sjökaptensföreningen år 1898. De kom att samarbeta nära varandra så länge Lundgren levde.*



*S/s Nike, första fartyget i Rederi AB Nike, där delägarna var GD, Walter Dickson och Wilhelm Lundgren. Den senare fick rollen som VD.*

italiensk ångare, byggd 1883, som nu fick namnet s/s Nike. Lundgren utsågs till VD. Året därpå blev han utsedd till VD i ytterligare ett bolag, Ångfartygs AB Sirius.

För den dynamiske och ständigt otålige Lundgren måste GD ha varit den ideala partnern. GD, som nu var 50, hade praktisk erfarenhet från en egen rederirörelse och från styrelseplatsen i Svenska Lloyd. Han tillhörde finansvärlden genom grundandet av och ordförandeposten i inflytelserika Göteborgs Handelsbank. Han kunde modernt skeppsbyggeri efter engagerande år i styrelsen för Lindholmen. Och, inte minst, han hade räkneförmåga och hade visat sig vara en skicklig affärsman. Hans lugn och saklighet skapade förtroende i omvärlden för de nya projekten.

Lundgren hade stora planer för rederiverksamheten. Han och GD planerade för en reguljär linje med större ångfartyg mellan Sverige och södra Afrika.

Vid ett sammanträde 1903 när Lundgren just kommit hem från en resa, föreslår GD att Nike och Sirius slås samman, båtarna säljs och det kapital man får satsas i nya större fartyg. Och så föreslår GD bildandet av ett nytt, större rederi för Sydafrikatraden. På förslag av Lundgren, som är hänförd över idén, ges det nya rederiet namnet Transatlantic, vilket genast inregistreras. Petschoraprojektet hade gått om intet, men





*Walter Dickson.*

det lyckades GD och Lundgren ändå att uppbringa nödvändigt kapital. Delvis lånefinansiering är något nytt för sjöfarten. En nyinrättad rederilånefond ger möjlighet till detta.

Samma år åker Lundgren till England och beställer två ångfartyg på 5500 dödviktston vardera. Det första fartyget, som fick namnet Kratos, beställs för Nike, det andra fartyget beställs för ett under bildande varande bolag, det blivande Transatlantic, där GD blev ordförande och Lundgren VD. I styrelsen ingick också Gustaf Palmgren, Nikerederiets första befälhavare och därefter ilandgån-

gen för att sköta det Lilliequistska skeppshandelsföretaget i Göteborg.

Speciellt efter boerkrigets slut fick Södra Afrika allt större betydelse för svensk export av bl a trä, pappersmassa, tändstickor och fotogenkök. 1904 öppnade det nya rederiet Transatlantic Sveriges första transoceaniska linjeförbindelse i och med en linje till Sydafrika. Det låg en lockelse i att vara först, projektet hade drivits med hög intensitet. Man visste att Johnssons i Stockholm också var på hugget. De planerade en linje till Sydamerika.

Det nya rederiet lyckades så väl, att redan år 1905 ytterligare två båtar om 6000 ton, Bia och Baltic, sattes in. Exporten från Sverige till Afrika hade, liksom all annan export till transoceaniska länder, förut antingen måst gå över Hamburg, Antwerpen eller London eller också med segelfartyg. Detta ändrades nu.

I Afrika kunde returfrakter från destinationsorten inte uppbringas, varför fartygen gick i barlast till Indien och Australien för att där få last. Hem gick de sedan via Suezkanalen.

Transatlantic, där Walter Dickson, som till en början var skeptisk till sydafrikalinjen, inträtt i styrelsen sedan styrelseledamoten Gustaf



*s/s Bia byggdes för Rederi AB Nike och levererades 1902. Hon var med sina 950 dödviktston för liten för sydafrikatraden.*

Palmgren avlidit, beslöt år 1907 att bygga nya ångare för traden på Australien, som visat sig förmånlig. Då kombinationen Afrika-Australien ej befunnits lönande, anordnades en direkt linje till Australien med två båtar, medan fyra upprätthöll Sydafrikatraden.

År 1908 uppgick rederibolaget Nike i Transatlantic.

Lundgren kunde inte släppa sina tankar på en svensk amerikalinje. GD blev upplivad av projektet, men ansåg att det måste nya, starka



*Den första svenska transoceaniska linjen öppnades 1904 av Transatlantic med s/s Kratos, byggd efter Lundgrens specifikationer för att passa sydafrikatraden. Hon mäter 5600 dödviktston.*

krafter till för att genomföra detta jätteföretag. ”Det räcker inte med oss två”.

Lundgren hade beräknat att amerikalinjeprojektet skulle kräva ca 8 miljoner kronor för att få två båtar i trafik och hoppades på en framtida samsegling med ett amerikanskt rederi. Både norrmän och danskar hade fått igång sina amerikalinjer. Lundgren arbetade intensivt med projektet, han skrev broschyrer och distribuerade dem, höll föredrag och reste land och rike runt för att få stöd för sina tankar. Han möttes överallt med sympati och applåder, men att få samman det nödvändiga aktiekapitalet blev svårare.

Det är inte bara amerikalinjeprojektet som tar hans tid. 1909 köpte Lundgren lantegendomen Smedstorp i Björketrops socken, vilket krävde en del av hans tid. Samma år tog han dessutom plats i riksdagen. Under tiden skötte GD den dagliga driften i Transatlantic med bra stöd av den unge Gunnar Carlsson, som år 1904 kommit som 17-åring direkt till rederiet från utbildningen på Göteborgs Handelsinstitut.

När decenniet är slut och 10-talet randas står Transatlantic med en flotta av tiotalet moderna ångare med ett sammanlagt bruttotonnage av 58 000 ton till ett värde av sju miljoner kronor och är därmed ett av Göteborgs två största rederier.

## Kapitel 21. Evert Taubes första hyra

*”När jag började segla till sjöss i maskin var jag trimmer på Aileen Allannah”*

Så börjar Evert Taubes välkända visa ”Eldarevalsen”. Men så var det inte riktigt, Aileen Allannah var i själva verket en tilldragande rödhårig irländska som Evert Taube hade mött.

Sant är att han började segla till sjöss i maskin på s/s Australic, Transatlantics allra första fartyg på australientraden. Här är historien bakom att den unge Evert valde att gå till sjöss. Och att det blev ”Australic”.

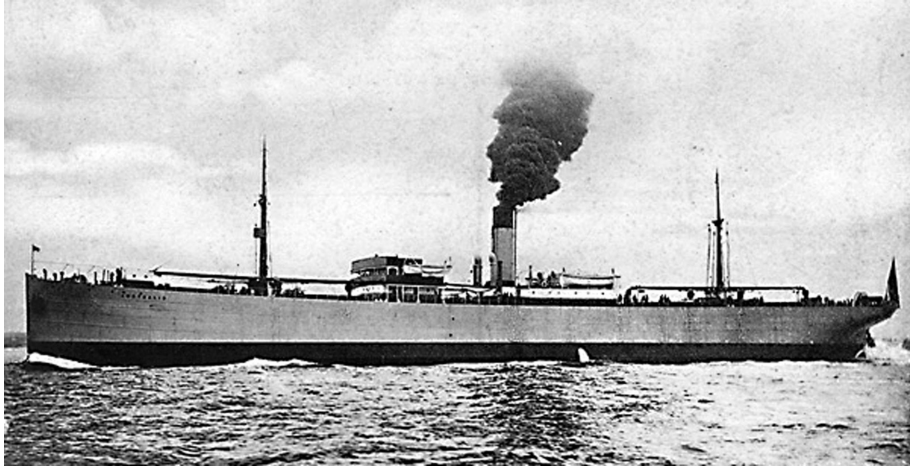
I sin bok ”Jag kommer av ett brusand’ hav” skriver Taube att han enligt legenden är född på Vinga. ”I verkligheten kom jag dit några dagar efter födelsen som inträffade i Göteborg i ett vackert hus vid foten av Otterhällan...”

”Vid mammas och min snara återfärd till Vinga med en bogserbåt av Röda Bolaget bestod uppvaktningen på Skeppsbron av följande personer, utom pappa: Doktor Petter Silverskiöld, kolhandlare Silverbrand, tullförvaltare Taube med fru, överlotsen kapten Garling, ett par fröknar Taube, pastor Peter Lundén, pastor Conricus, ett bud med viktualier och viner från Wickman & Stillström, herr August Leffler, herr Urban Körner, herr GD Kennedy, herr Leijonskiöld-Oxenstierna samt Göteborgs hamnkapten och polis.

Taube tolkar den aktningvärda samlingen på kajen så att han under



*Evert Taube vid 14 års ålder på Tjörn.  
Bild av hovfotograf Sjöberg, Malmö.*



*Evert Taube mönstrade på s/s Australic 1908. Hon hade levererats 1907 och var australienlinjens första båt.*

dagen blivit hedrad med ett bättre dopkalas.

När Evert Taube föddes i mars 1890 var GD 40 år. Det sista skeppet hade byggts på Gamla Varvet. GD var segelfartygsredare och började intressera sig för att investera på annat håll, något som först resulterade i starten av bryggeriet Kronan.

GD måste ha hört till familjen Taubes närmaste vänner eftersom han var med i detta sammanhang. Evert Taube var nummer fyra i en syskonskara på tretton. Hans föräldrar var fyrmästaren på Vinga, sjökaptenen Carl Gunnar Taube och hans hustru Julia Sofia. 1905, när Evert var 15 år, blev fyrmästaren befordrad till överlots i Göteborg och familjen bosatte sig i gamla disponentbostaden till nedlagda Kustens Varv (det s k Taubehuset i Göteborg, som ännu finns bevarat).

I skolan i Göteborg fick han underkänt i matematik, varför fadern lät honom gå i målarskola. Han hade dock större planer, han ville till Stockholm och till Konstakademien. Så 1907, då han var 17 år, skrev han ett brev till en vän till familjen med bön om pengar till stockholmsresan. Han började brevet med "farbror Kennedy", det var uppenbart riktat till GD. Om han fick pengar vet vi inte, men han kom i väg till Stockholm, där han hade vissa framgångar med att få bilder publicerade. Men han kom inte in på Konstakademien det året och pengarna räckte inte. Han levde ett bohemiskt liv och var i ett eländigt



skick när pappa Carl Gunnar kom till Stockholm och hämtade hem honom. Han ställdes då av sin far sjökaptenen inför två alternativ; antingen fortsätta studierna i en internatskola eller gå till sjöss. Evert valde det senare och det är väl ingen slump att han hamnade i en av Transatlantics nyaste båtar, s/s Australic. Ordförande i Transatlantic var ju den gamle vännen GD Kennedy. Så han mönstrade på som 18-åring och fick till en början bli trimmer, det värsta jobbet ombord där man ofta satte nybörjare inom sjömannayrket. Det gällde att i kolboxarna lämpa fram kol så att det blev åtkomligt för eldarna som skyfflade kol in i pannornas fyror.

I flera av sina böcker har Taube skildrat livet och arbetet ombord under denna första resa. Han sammanfattar upplevelsen ombord på "Australic", där befälet känt sig uppfordrade att bibringa gröngölingarna, dit Evert hörde, moral: "Fy Fan!" De var, skriver han, allesammans ganska råa människor, betydligt under min kulturella nivå.

Vid ett tillfälle stängde förste styrman Hillerström in honom i styrbords kolbox. Han kunde inte komma ut eftersom trumman ner till eldrummet var full. Han var nära att kvävas av rök från fotogenlampan och koldamm. Räddningen blev att han lade sig på kolkögen ovanför trumman. När kolet i denna förbrukats rasade han ner till eldrummet, då medvetlös. När han kom upp på däck mötte han Hillerström. "Jaså, du dog inte", konstaterade Hillerström då.

En tröst för unge Evert blev den kupa Gröna Bladets rom som han fick av stewarden ombord, som hatade Hillerström.

Också med tredje styrman hade Evert problem. Denne hade han mött i en situation tre dagar före påmönstringen i ett sammanhang där styrmannen uppfattade att Evert kurtiserade hans fästmö. Styrmannen sade till Evert "passa er när vi ses härnäst!"

Det visade sig att styrmannen i fråga hade sin tjänst just ombord på "Australic". Och han hade inte glömt. Han förföljde Evert dag och natt. Och på uppresan från Australien fick han sin chans. Evert hade klarat ut fartygets flagga som snott sig och klättrade från en mast ner på däck. Då får han ett slag i nacken och föll. Sedan ett nytt slag rätt i ansiktet så att han svimmade av.

På hemvägen från Australien anlöpte "Australic" North Shields i

norra England. Evert kände att han måste rymma – annars blir det mord.

Händelserna ovan har hämtats ur ”Jag kommer av ett brusand’ hav”. I Everts allra första bok, ”Inte precis för kvinnorna” ger han glimtar från samma resa på ”Australic”. Bilden är en annan. Där står han som jungman på ”Australic” under färd från Sydney till Ceylon efter att ha passerat Fremantle. Ute på Indiska Oceanen är dyningen jämn, det är inte svårt att styra. Han ser plötsligt något vitt fladdra upp. En spökbild, nej solseglet (ger skugga på däck) har gått i däck. Evert ringer häftigt på skeppsklockan. Styrman kommer upprusande. Jaså, suntältet ligger på däck. Vad fan ringer du efter? Taube distraheras vid rodret. Styrman hojtar:” Och du där vid rodret, se upp hur du styr, annars ska du ta mig tusan få vara med om en helt annan klockklämtning – som din själ skall få lyssna på från ovan, om du går den vägen när du dör, din jäkel! Vad ligger du an?” ”Nordväst, en kvart nord”.

Väl framme i Ceylon byter Evert till sig en markatta. Priset var i stort sett alla hans ägodelar. Väl ombord härjar markattan i kajutan och lyckas krossa det mesta av fartygets representationsservis i blåvitt porslin med namnet ”Australic” på varje tallrik. Markattan får plikta med sitt liv.

Evert blir skyldig att ersätta servisen. Hans inestående lön räcker inte så han står i skuld till fartyget. Han har nästan inga ägodelar. Så när fartyget går in i North Shields och nästa hamn är Göteborg bestämmer sig Evert för att rymma, vilket är farligt. Sex månader i svenskt fängelse blir straffet.

Rymningen lyckas och Evert mönstrar sedan på ett norskt fartyg. Hans vagabonderande liv på oceanerna fortsätter.

”När jag började segla till sjöss i maskin.” Evert skrev också visan ”Eldare på värmen”. Där nämns GD i inledningen: ”Ja, Axel Johnson var det och GD Kennedy, och Wilhelm Lundgren nere i Göteborg, Dan Broström och hans far och ett annat rederi som om linjesjöfart drog försorg”.

## Kapitel 22. 60-årsdagen

*GD fyller 60, blir hyllad av många och bjuder på magnifik fest.*

Den 24 maj 1910 fyller GD 60 år. Det firas.

GD har länge känt att han befinner sig på åldrandets sluttande plan. Han har ett skadat ben, han går haltande med käpp. Han känner antagligen av sina hjärtproblem. Men än är han efterfrågad av många – som ordförande, som styrelseledamot eller helt enkelt som stöd. Han är stark, lugn, saklig och kunnig. I Transatlantic, näst Broströms Göteborgs största rederi, är han grundare, storägare och ordförande. Den positionen har han också i snabbt växande Göteborgs Handelsbank. GD har nått sin höjdpunkt i livet.

Hemma på Nya Allén 4 växer familjen, bestående av hustru Caroline, syskonbarn till henne och andra nära vänner, de flesta från Ma-



*Förstasidan i hyllningsalbumet med GDs bild i centrum av initiativtagarna till albumprojektet – Wilhelm Lundgren, C H Skantze, Sven Almquist och Knut Borgstedt.*



*De följande sidorna visar en central bild som förenar de 20 personer som porträtterats runt omkring. Varje porträtt är numrerat och på en lista intill finns alla namnen (som är handskrivna). Sammanlagt över 800 porträtt. Sjöfartsmuséet, Göteborg.*

jorna. Utflykterna med ångslupen Ella förgyller våren och den annalkande sommaren.

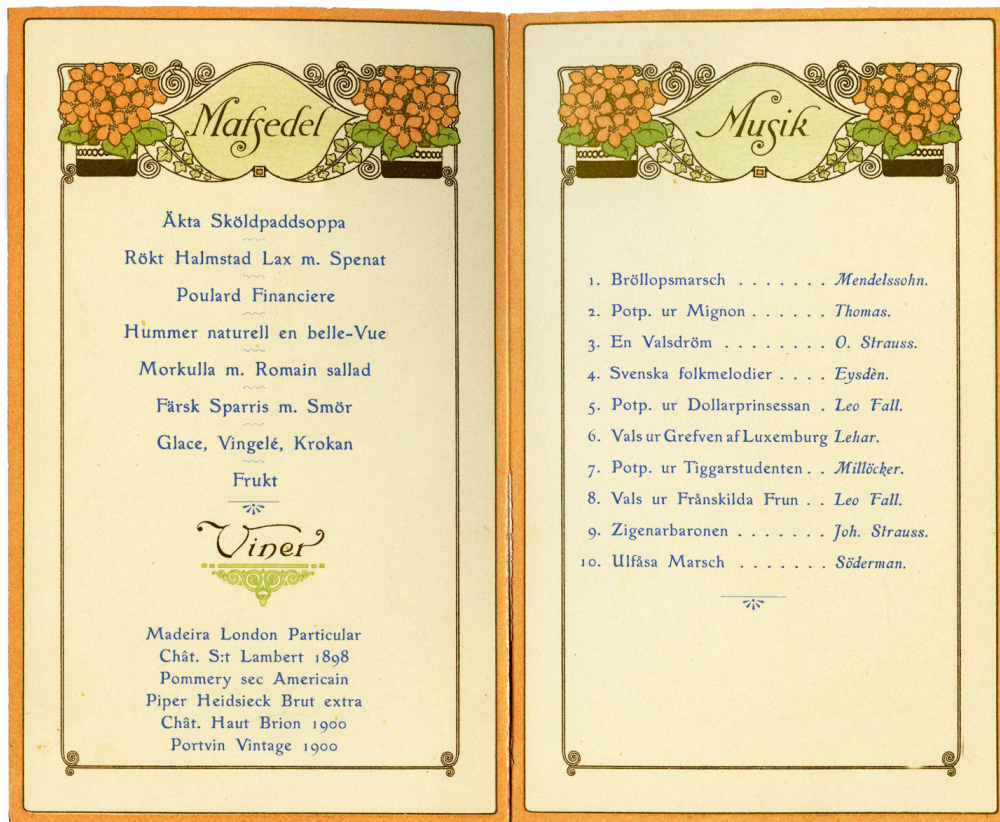
GD uppvaktas säkert på många sätt under sin födelsedag. Men mest anmärkningsvärt är ändå ett album. På dess 45 sidor finns nytagna porträtt på cirka 800 personer som vill uppvakta honom – samtliga män. På första sidan efter omslaget finns, grupperade runt ett porträtt av GD, de fyra män som drivit detta projekt. Det är Wilhelm Lundgren, Sven Almqvist (som engagerade GD i räddningen av Lindholmens Verkstad), C Herman Skantze (sjökaptan, befälhavare i GDs segelfartygsflotta och styrelseledamot i Transatlantic) och Knut Borgstedt (hamnkaptan i Göteborg). Därefter följer 44 sidor med omkring 20 porträtt på varje sida, grupperade kring en central bild som indikerar ett för personerna på sidan gemensamt intresseområde. De flesta är mycket prydligt klädda med välansad mustasch, men några bär yviga helskägg.

Bland dem som med albumet deltar i hyllandet av 60-åringen finns styrelsekamrater och tjänstemän i de företag och föreningar där GD har en styrelseplats, olika befattningshavare i Göteborgs stad, fritidsvänner, personer i Carolines släkt med flera. Albumet visar vilken enorm kontaktyta GD hade inom Göteborgs sjöfart, bankväsende och stadsförvaltning.



Albumet producerades av Anders Wilhelm Karnell, fotograf i Göteborg med porträtt som specialitet.

På kvällen anordnades en magnifik middag med musikunderhållning på Grand Hotel Haglund, Göteborgs vid den tiden främsta hotell som låg mitt emot Palace på Södra Hamngatan. I hotellet fanns bland annat en praktfull och stor festvåning, lämplig för GDs stora kalas. Inbjudna var bland andra hans syster Gully, hans kusiner, några kusinbarn, Carolines många syskon och syskonbarn samt vänner från den gamla tiden i Majorna, från borgerskapet i Göteborg och från fritiden i skärgården. Vad som serverades den kvällen och vilken underhållning som bjöds framgår av programmet här intill. Säkert en minnesvärd fest för alla deltagare.



*Meny och program för festkvällen.*



## Kapitel 23. Australienlinjen räddas

*Lundgren räddar Australienlinjen och blir sjuk under amerikaresa.*

Året är 1910. Transatlantic ångar vidare. Företaget styrs i nära vänners lag. Vid GDs sida finns i styrelsen bankdirektören Charles Bergström, chef för Göteborgs Handelsbank, och sjökaptenen C Herman Skantze, en tid vice ordförande i Göteborgs Sjökaptenförening. I styrelsen in-gick också VD, nära vännen Wilhelm Lundgren. Walter Dickson hade tyvärr gått bort året innan.

GD har ett stort antal styrelseuppdrag att sköta. Lundgren allt flera. Dessutom arbetar Lundgren med sitt stora projekt, amerikalinjen. Han har också säte i Göteborgs stadsfullmäktige, där han arbetar med hamnfrågor, och i riksdagen, där han särskilt engagerar sig i pansarbåtsfrågan. Den sk F-båten är på bordet. Pansarbåten som ska finansieras av en insamling, riktad till hela svenska folket.



*Gunnar Carlsson blir kontorschef och tar gradvis över det exekutiva ansvaret.*

Det året, 1910, fick Transatlantic stora problem. Konkurrensen på Australientraden blev intensiv, framför allt var det tyska rederier som tog gods från Transatlantic. Vid ett styrelsemöte beslutas att sända den motvillige Lundgren till Australien. Han ville sköta sin riksdagsplats och sitt stora projekt – amerikalinjen. Men han åkte. Lundgren såg GD som chefen. Så han hade inget val.

Den 29 maj, fyra dagar efter GDs 60-årsdag, står han på ångaren Thules däck, på väg till London, första etappen på den långa resan.

Som passagerare på brittiska Australienlinern Maloa lär Lundgren sig mycket om driften av sto-

ra passagerarfartyg. Och väl framme i Australien reser han land och rike runt för att sätta Transatlantics namn i exportörernas sinnen. Och han lyckas väl. Tyskarna pressas tillbaka och Transatlantics australienlinje är räddad. På hemvägen gör Lundgren en avstickare till Liverpool för att studera världens då modernaste amerikaliner, Mauretania. Och så är Lundgren igång med sitt amerikalinjeprojekt igen.

Hemma påbörjar GD sitt återtåg från de många styrelserna. År 1912 lämnar han, föregivande åldersskäl, posten som ordförande i Göteborgs Sjökaptenförening efter 35 år i föreningens styrelse, varav 10 som ordförande. Klubban lämnar han till – Wilhelm Lundgren. År 1913 lämnar han styrelsen i Svenska Lloyd.

År 1910 hade unge Gunnar Carlsson utnämnts till kontorschef. Han är mycket dugande och har utvecklats snabbt. Han har blivit höger hand åt både GD och Lundgren och är den som verkställer av styrelsen och VD fattade beslut.

Under den långa tid när Lundgren är i Australien, i riksdagen, i Göteborgs stadsfullmäktige och i Amerika är det GD som styr Transatlantic tillsammans med Gunnar Carlsson som trängt in på djupet i branschen och är mycket effektiv.

1913 drabbas GD och Lundgren av en svår förlust. Sjökaptenen Herman Skantze, nära god vän till de båda och styrelseledamot i Transatlantic, avlider.

För Lundgren går, när han är hemma från Australien, aktieteckningen i amerikalinjen fortfarande trögt och han inser att han måste fara till Amerika och få svenskamerikaner att teckna sig för aktier. Det blir en ny lång och framgångsrik resa. Men när han kommer hem blir han omedelbart opererad för brusten blindtarm. Och han har inte nått målet, att ha garantier för åtta miljoner kronor i aktiekapital.

Lundgren är fortfarande en idéspruta. Men en del idéer är knappast realistiska, vilket kan vara skälet till att han ständigt misslyckas att föra egna projekt i hamn. Så vida han inte har GD med sig. GD har en förmåga att sila Lundgrens idéer och tillsätta några egna så att det hela utmynnar i realism.

När det gäller Lundgrens amerikalinjeprojekt letade han efter yterligare finansieringsmöjligheter. Och ansåg en tid att de nya båtarna

skulle byggas så att de vid krig skulle kunna sättas in som hjälpkryssare. I hans projekt skulle fyra fartyg delta, varav två amerikanska. Linjen skulle inte gå till New York utan till Boston. Och båtarna skulle ta hand om emigrantströmmen, något som aldrig kom igång efter kriget.

I juni 1914 skickas Lundgren, trots att han inte är återställd efter operationen, åter i väg för en viktig förhandling för Transatlantic. Resan går till Amsterdam, Det gäller att hävda Transatlantics deltagande i en linjekonferens för rederiets nystartade linje till Java (en linjekonferens är ett samarbetsavtal gällande tidtabeller och fraktrater).

På Transatlantics kontor styr Gunnar Carlsson. Över sig har han den svårt sjuke Lundgren och GD med hjärtbesvär och som av åldersskäl trappar ner. Gunnar Carlsson får ta många beslut själv. Och han klarar uppgiften som exekutiv ledare av Transatlantic med glans. År 1914 är han fortfarande bara 27 år gammal.

## Kapitel 24. Världskrig

*Världskriget bryter ut. Transatlantic fortsätter trafiken. Wilhelm Lundgren dör.*

Skotten i Sarajevo avlossades den 28 juli 1914 med det första världskriget som följd. Flera rederier hemkallar sina fartyg. Gunnar Carlsson går till den sjuke Lundgren och frågar vad man ska göra. Denne vill hålla trafiken i gång, "Keep the flag flying". Styrelsen delar Lundgrens uppfattning. Med GD hållande i klubban beslutas att köra trafiken vidare i den utsträckning som är möjlig.

Efter den första paniken uppstod snart en större livaktighet i fraktmarknaden, delvis på grund av den tonnagebrist, som förorsakades av att britterna lyckades stänga in en stor del av det tyska tonnage i Kieler Bucht. Det visade sig att frakterna blev rekordhög vilket ledde till att de neutrala ländernas rederier, trots förluster i fartyg, laster och besättningar, gjorde stora vinster.

Lundgren fortsatte att arbeta med sitt stora projekt. Men nu hotas för Transatlantic beställda fartygsbyggen i England av krigshandlingarna. Lundgren känner att han måste resa dit, trots att hans fru är förtvivlad och försöker stoppa resan. Lundgren hävdar att han mår bättre och reser med GDs medgivande. Vid framkomsten till London blir han akut sjuk och läggs in på sjukhus, där han opereras.

Ska hans hustru Tinny våga resan till sin sjuke man mitt under brinnande världskrig? GD tillstyrker resan och ser till att Tinny får resällskap. Den som erbjuder sig att följa Tinny är en av Transatlantics befälhavare, kapten A E Håkansson. Hon hinner fram till sin sjuke man och han välkomnar henne. Han opereras en andra gång, men förgäves. Han avlider den 15 september 1914.

Transatlantic hade, när dess VD Lundgren avled, en flotta på över 75 000 ton. Vem skulle efterträda Lundgren? Bankdirektör Charles Bergström i Göteborgs Handelsbank, styrelsemedlem i Transatlantic, och GD diskuterar saken. De beslutar erbjuda den 45-årige sjöministern Dan Broström posten som VD. Denne ställer sig inte ovillig och kallar Gunnar Carlsson till sig för att diskutera sitt framtida samarbete. När den då 27-årige Gunnar Carlsson, som var helt ovetande om



*Sjöministern Dan Broström erbjuds VD-skapet för Transatlantic. Men han drog sig ur efter att ha träffat Gunnar Carlsson.*

Lundgrens aktier i företaget. GD och Bergström sitter kvar i styrelsen, GD som ordförande.

GDs och Bergströms beslut, förstår vad som bestämts utan att tillfråga honom, blir han mycket upprörd och uppger att han omedelbart lämnar sin tjänst om det inte blir han som blir utsedd till VD. Carlsson säger också att Lundgren vid flera tillfällen lovat honom att bli hans efterträdare. Broström drar sig då tillbaka. Efter besöket hos Broström ger sig Carlsson i väg till Justus Waller och dryftar med sin situation med honom. GD och Bergström ogillar Carlssons agerande, men när de hör att både Broström och Waller lovat sin medverkan i Transatlantics styrelse om så önskas ändrar sig GD omedelbart och det blir den unge Carlsson som får axla Lundgrens mantel, både som VD och i styrelsen. Han övertar också



## Kapitel 25. Skolskeppet

*Transatlantic köper en fullriggare och rustar henne som skolskepp.*

Ett stort intresse för utbildningsfrågor och speciellt när det gäller sjöfolk har präglat Transatlantics ledning ända från början. Så var GD ordförande både i styrelserna för Sjömannasällskapets stiftelse och dess skolskeppsrorelse som han också ägnade frikostiga donationer. GD var också ledamot eller ordförande i ett flertal sjömansinstitutioner. Han delade detta intresse med Wilhelm Lundgren.

1906 bildades Sveriges första företag för kombinerad fraktfart och



*"G D Kennedy" på kryss för fulla segel i Öresund utanför Helsingborg.  
Målning av Jacob Hägg.*



*Vid ankomsten till Göteborg lades Dunboyne i flytdocka. Hon renoverades grundligt, blev vit och med gula master samt inreddes för skolskeppsverksamheten. Från dockan kom hon som "G D Kennedy".*

skolskeppsverksamhet under namnet Navigator. Primus motor var GDs nära vän och före detta partner, den store skeppsredaren John E Olsson. För ändamålet köptes järnbarken "Svithiod", Sveriges då största segelfartyg. Hon tog tio elever på ettåriga resor.

Flera stora utländska rederier hade egna skolskepp och utbildade där befäl, som förväntades stanna och göra karriär i det egna företaget. Detta gav stora fördelar i fråga om befälsrekrutering, man kände eleverna väl innan anställningskontrakt skrevs.

Under första världskriget lyckades den engelska flottan blockera de tyska nordsjöhamnarna. Vare sig handelsfartyg eller krigsskepp kom ut, vilket skapade en internationell tonnagebrist med förbättrade frakter som följd. Transatlantic utnyttjade situationen och ökade sin kapacitet. Ett problem var bristen på befäl.

Transatlantics styrelse beslöt under senare delen av 1914 att köpa ett större segelfartyg som kunde lämpa sig som skolskepp. Valet föll

på Dunboyne, en tremastad fullriggare på omkring 1500 registerton. Säljare var den norske skeppsredaren Emil Knudsen i Lillesand. Han fick det anmärkningsvärt goda priset 7500 brittiska pund för skeppet.

Dunboyne anlände till Göteborg under juli månad 1915 med en last av linfrö. Hon togs in på Eriksbergs Varv och rustades för sina nya uppgifter. Skrovet målades vitt och masterna gula. Däckshuset fick en skans för åtta man. Under poopdäck inrättades en skolsal. I övrigt fräschades hela skeppet upp.

Dunboyne byggdes i Whitehaven, som ligger i England vid Irländska sjön norr om Liverpool. Varvet hette Whitehaven Shipbuilding Co och hade under åren 1869 till 1889 byggt inte mindre än 76 järnfartyg. Konjunkturerna var på 1880-talet svaga, frakterna låga och varvens orderböcker tomma. Whitehaven Shipbuilding gav sig inte, man ville fortsätta verksamheten och inte förlora sina skickliga hantverkare. Man gick ner till deltid och arbetsstyrkan hade minskats till 14 man när man 1885 beslutade att bygga en tremastad fullriggare på 1500 bruttoton på spekulat. Arbetet gick långsamt med den lilla arbetsstyrkan och ibland förekommande reparationsuppdrag. Men efter tre år stod skeppet färdigt på stapelbädden med resta undermaster och märsstänger.

Bland dem som inspekterade skeppet fanns en representant för rederiet R Martin & Co i Dublin. Det blev affär, kontrakt skrevs och skeppet fick vid stapelavlöpningen namnet Dunboyne. Hon blev varvets näst sista bygge. Historien liknar Sigyns som sjösattes året innan Dunboyne och som också var ett bygge, främst motiverat av att hålla goda och skickliga båtbyggare sysselsatta.

Dunboyne visade sig vara ett vackert och välseglande skepp av god kvalitet. Hon var också snabb och noterade som bäst dygnsmedelfarter på 11 knop. Hon fick ett antal redare innan hon 1915 inköpts av Transatlantic och döpts om till "G D Kennedy". Under detta namn förde hon 26 segel på sammanlagt 2220 kvadratmeter, var knappt 75 m lång och 11,4 m bred. Djupgåendet var 7 m vid full last, 2280 dödviktston.

Befälhavare på "G D Kennedy" blev Ralph Bergendahl, som sedan 1907 varit kapten på Transatlantics "Atlantic". Bergendahl gick till sjöss redan som yngling och kom att delta i expeditioner till Arktis

och Antarktis. 1901 var han andrestyrman på ångskeppet "America" med Ernst Andrée, bror till ballongfararen, som kapten. Delar av Arktis skulle utforskas och Nordpolen nås, men man skulle också leta efter de tre på ishavet försvunna medlemmarna i Andréexpeditionen. I Archangels hämtades 428 hundar och 15 hästar. Till Nordpolen kom man dock inte. När America efter övervintring gick in i norsk hamn mönstrade Bergendahl av efter många hårda strapatser.

Otto Nordenskjölds antarktisexpedition hotades då av undergång och svenska staten utrustade en undsättningsexpedition med säl-



*Kapten Ralph Bergendahl, befälhavare på "G D Kennedy".*

fångaren "Fritiof". Bergendahl följde med som kommenderad officer. Men när fartyget kom fram till Snow Hill där Nordenskjöld och en del av de andra expeditionens medlemmarna övervintrat fann man bara ett brev om att de hade blivit undsatta av en argentinsk expedition.

1905 startar en grönländsexpedition med skeppet Belgica med baron de Gerlache som chef. Bergendahl är med som styrman och får faktiskt en grönländsk halvö uppkallad efter sig. Resan gick till Grönland, Spetsbergen och Novvalja Zemlja och avslutades 1907.

Bergendahl hade vid det laget tröttnat på arktiska expeditioner, han sökte tjänst hos Transatlantic där han blev befälhavare på "Atlantic", systerfartyg till och samtida med "Kratos". De båda var sydafrikalinjens första fartyg och trafikerade Sydafrika, Australien och Indien.

Bergendahl beskrivs som den idealiske befälhavaren för ett skolskepp. Kunnig, sträng och med hjärta. Han hade kontroll över sitt fartyg i varje detalj och var i det närmaste en gud för sina elever.





*Kajutan från "G D Kennedy" monterades upp i källaren till restarant Henriksberg vid Stigbergliden.*

I augusti 1915 anträdde "G D Kennedy" sin första resa som inkluderade besök i Afrika, Australien, Sydamerika och England. Ombord togs 325 ton cement för Melbourne och åtta elever. I Sundsvall lastades trävaror för Durban. Färden till Sundsvall och utresan därifrån till Helsingborg skedde under bogsering. Under rådande krig vågade man inte gå för segel genom Östersjön.

Vid återkomsten till Göteborg skedde en ny ombyggnad för att kunna ta emot fler elever. Ett nytt däckshus byggdes mellan stormasten och aktere luckan. Nya hytter tillkom för lärarna, utrymmen skapades för elevernas oljekläder. Utrustning för trådlös telegrafi installerades liksom ett rum för en motordriven generator som skulle ladda batterierna till den trådlösa telegrafan och till belysning.

Undervisningen skulle ske i tre klasser, där varje klass varade en långresa. Efter tredje klass fick eleverna sina styrmansbrev efter examen på navigationsskolan i Göteborg.

Den andra resan kom inte att ske förrän i maj 1917 beroende på krigshandlingar. Under mellantiden övade eleverna på Rivöfjorden.



Kapten Bergendahl förde befälet ända till dess "G D Kennedy" år 1923 såldes till kronan. Hon byggdes då om för att passa sitt nya, militära skolskeppsvärv. Inredningen av kajutan fick kapten Bergendahl behålla. Han skänkte den senare till Henriksbergs Restaurant, där den under många år kunde besökas under namnet Kennedykajutan.

I Kronans tjänst fick "G D Kennedy" namnet "af Chapman". Det bär hon fortfarande där hon nu ligger i Stockholms ström, förtöjd vid Skeppsholmen. Hon tjänar som vandrarhem. Världens vackraste, sägs det.

1957 byggde Götaverken för Transatlantics räkning ett nytt elevfartyg, som också fick namnet "G D Kennedy". Hon var ett motorfartyg med ett dödvikstonnage på drygt 10 000 och såldes efter tio år, 1967, till ett rederi i Hongkong.

Fotnot: Faktauppgifterna i detta kapitel har hämtats ur "af Chapman ex Dunboyne ex G D Kennedy" av Jan Davidsson.

## Kapitel 26. Krig och amerikalinjens start

*Transatlantic får krigsproblem – och amerikalinjen räddas.*

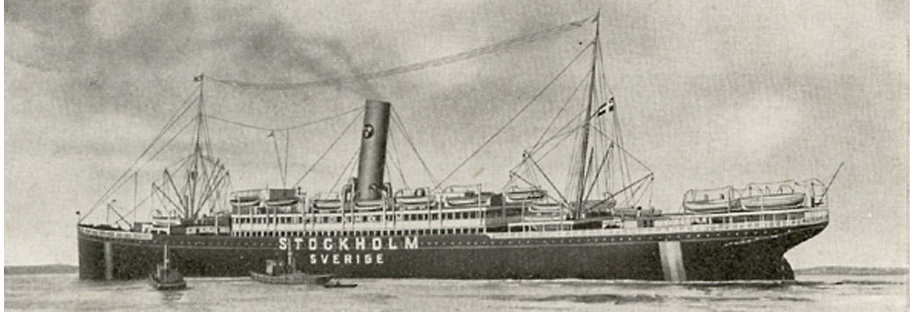
Trots kriget fortsätter Transatlantic sin verksamhet. Men problemen blir många för företagets nyutträdde VD. Och vad skulle hända med amerikalinjen? Minimikapitalet på åtta miljoner hade inte kunnat uppbringas. Det fattades två. Den konstituerande bolagsstämman skulle hållas den 20 oktober 1914. Ordföranden i Göteborgs Handelskammare, konsul C A Kjellberg, kallar till ett möte för att diskutera situationen. Han föreslår nedläggning av företaget eftersom nödigt kapital



*C A Kjellberg ville lägga ner amerikalinjen när kapital fattades.*

ej kunnat uppbringas. Då reser sig den unge Gunnar Carlsson, som tycker att det vore katastrof om inte Lundgrens enorma arbete skulle leda till resultat, och erbjuder sig att teckna aktier för två miljoner kronor, pengar som han inte förfogade över. Mötet accepterade Lundgrens teckning, men Kjellberg avsåg sig allt ansvar för bolaget. När sedan det konstituerande mötet hålls den 30 november har Lundgren placerat en miljon hos Göteborgs stad och den andra miljonen på olika håll. Och han har engagerat Dan Broström som ledare för fortsatt verksamhet.

Den 13 december 1915, under världskriget, avgick den nyinköpta passagerarångaren Potsdam, omdöpt till s/s Stockholm, från Göteborg med destination New York. Därmed hade amerikalinjens trafik inletts. Konzeptet hade få likheter med Lundgrens visioner. En båt, visserligen stor, men inte fyra. Linjen gick till New York, inte till



*Den 13 december 1915 avgick s/s Stockholm från Göteborg med destination New York, premiär för Svenska Amerikalinjen. Hon var Nordens största ångare, kunde ta drygt 1500 passagerare.*

Boston. Och den stora båten var ingen hjälpkryssare.

Gunnar Carlsson visade sig omdelbart vara en mycket aktiv VD med starkt intresse för expansion. 1915 upptog Transatlantic linjer till Persiska viken, till stort gagn för svensk export. Dess flotta utvidgades under året genom inköp av äldre ångare. Dessutom träffades överenskommelse om samarbete med Förnyade Ångfartygs AB Viking, sedan Transatlantic tagit kontroll över detta.

Trots att bolagets fartyg under första hälften av 1915 utsattes för mycket långvariga uppehåll och beslagtagning av laster i engelska hamnar, ansågs dock ställningen god, och ett förslag om höjning av aktiekapitalet med tre miljoner kronor vann bifall.

Gunnar Carlsson satsar hårt på framtiden, 1915 gjordes en mycket uppmärksam beställning hos Götaverken. Det gällde två motorfartyg om 9400 dödviktston vardera. Det var de största fartyg som dittills beställts vid svenskt varv och de första motordrivna.

Under år 1916 påbörjades också en ny trad på USA vilken år 1917 utsträcktes till Kuba och Mexikanska viken, i det returlaster från Indien till dessa trakter togs av båtar, som lossat sina laster i Afrika och Australien och som sedermera återvände till Sverige med last av brödsäd och fodermedel.

## Kapitel 27. GD Kennedy avlider

*Den 30 oktober 1916 avlider GD med hjärtproblem som orsak.*

Georg Douglas Kennedy avsåde sig ordförandeskapet för Transatlantic av hälsoskäl den 8 oktober 1916. Han avled bara tre veckor senare, den 30 oktober 1916, 66 år gammal, efter en enastående livsgärning.

I Vasa församlings dödbok anges orsaken vara atheroscleroris cordis, en tämligen diffus diagnos som egentligen bara anger att GD led av åderförkalkning och hjärtfel. Stor begravningsceremoni hölls den 7 november, varefter han gravsattes på Örgryte gamla kyrkogård i den magnifika familjegrav som inrättats av Peter Petersson, GDs farmors far.

Mellan GD och hans hustru Caroline fanns ett inbördes testamente,



*Georg Douglas Kennedy.*

som medförde att Caroline satt i helt orubbat bo. Inga andra arvingar fanns. Bouppteckningen upptar fem fastigheter, varav två, det magnifika huset vid Nya Allén och sommarvillan i Arendal, beboddes av GD och Caroline. Listan på lösöre är mycket lång, den inleddes med ångslupen Ella. De båda hemmen var pampigt och inventiöst möblerade. Det fanns också stora mängder av guld- och silverföremål.

Större delen av behållningen, ca 4,5 miljoner kronor, bestod av aktier. I Transatlantic var innehavet stort. De aktierna värderades till 2,85 miljoner kronor. Också i Svenska Lloyd och Göteborgs Handelsbank var innehaven stora, men en stor mängd mindre aktieposter speglade GDs många intressen.

## Kapitel 28. Transatlantic växer vidare

*Kriget ger Transatlantic snabbväxtmöjligheter – som tas till vara.*

Efterfrågan på transporter var hög under första världskriget. Gunnar Carlsson missade inga chanser att bygga ut trafiken. 1917 utsträcktes USA-linjen till Kuba och Mexicanska viken. Returlaster från Indien lossades i dessa trakter, varefter fartygen återvände hem till Sverige med brödsäd och kreatursfoder. Med Rederi AB Sverige-Nordamerika (amerikalinjen) och Svenska Amerika-Mexicolinjen gjordes samma år samtrafikavtal.

Den snabba expansionen ledde till att Transatlantic 1921 med 28 fartyg om tillsammans över 80 000 nettoton var Göteborgs i särklass största rederi och nästan lika stort som Broströmgruppen sammanräknad. Frakterna var under kriget extremt höga, utdelningarna från rederierna nådde extrema nivåer, ända upp till 50 procent. Detta trots betydande krigsförluster av fartyg och besättningar.

De stora vinsterna ledde till att många rederier expanderade mycket snabbt. Men eftersom det inte gick att beställa tonnager hos de krigsförande länderna medförde detta en jätteexpansion inom den svenska varvsindustrin, som därmed kom att tillhöra de stora i världen.

Transatlantics fartyg var till stor del lånefinansierade. Detta, tillsammans med uteliggande beställningar, gjorde situationen svår för Transatlantic när recessionen började sätta in i mitten av tjugutalet.

1930 gjorde Transatlantic konkurs. Bolaget rekonstruerades dock och med hjälp av tidigare stora utdelningar kunde familjen Carlsson komma ur situationen med stärkt ägarposition.

1988 övertar Bilspedition aktiemajoriteten i Transatlantic. Bilspedition har under en tid köpt upp flera svenska rederier och har för avsikt att bilda ett stort logistikföretag där alla typer av godstransporter ska ingå.

1989 köper Transatlantic ut de övriga ägarna ur ACL (Atlantic Container Line) och blir ensamägare till detta rederi. I den sjöfartskoncern som Bilspedition försökte bygga, och där Transatlantic var tänkt som moderbolag, ingick utöver Transatlantic bl a Gorthons, Cool Carriers,



SCA (nu namnändrat till Transforest Lines AB) ACL samt Broströms linjenät.

Bilspedition orkade aldrig fullfölja dessa planer. 1992 börjar man avveckla sin sjöfartsverksamhet och all Transatlantics personal både till sjöss och i land sägs upp. 1994 sätts den definitiva punkten för Transatlantic då det sista Transatlanticägda fartyget Atlantic Companion säljs till det nu självständiga ACL.

## Kapitel 29. Tankar om GD

*GD som person. Generös, empatisk, bullrig, fordrande.*

Hurdan var egentligen GD som person? I Olof Traungs bok ”Kapten Lundgren” berättas om hans bullrande röst och att han gärna tog sig en pris snus. Han hade en oerhörd pondus, Wilhelm Lundgren betraktade honom enligt samma bok som chefen. Det var GD som bestämde, när han fanns i rummet kunde ingen missa det.

Han var också fordrande. I Harriet Nordströms släktkrönika berättas det att frukost i hemmet på Nya Allén alltid åts klockan 7. Inte en minut senare. Och vid det laget hade GD redan suttit flera timmar med sin korrespondens.

I 29 år var GD kassör i Göteborgs Sjökaptenförening och därefter ordförande i tio år utan att själv vara sjökaptten. När han varit kassör i 25 år sjöngs en hyllningsvisa till honom som säger mycket om hur han uppfattades av andra:

*Vi är inne i jubileernas tider!  
På livets väg reses minnesstenar omsider,  
när till en sådan så vackert fram man har knogat  
ett återblickande väl kan anses befogadt.  
Och åren gå och vår livstråd nornorna spinna,  
en vacker dag vi en dylig märkesten hinna  
Om godt ett livsverk man lyckats då absolvera  
hvi skulle icke bland vänner man jubilera?  
Ett dyligt fall är det, här i dag föreligger!  
en jubilar här vi se, och en, som är pigger!  
Ett fjerdels sekel i Sjökapteners förening  
med glans han verkat – därom blott råder en mening.  
Ej här det tarfoas att med smickrets fraser att svassa,  
men det må sägas att som han vårdat dess kassa  
förvisso ej något bättre kunnat presteras,  
ty år för år har man sett dess fonder förmeras.*

Han legat i – Från sin afgift ingen fått smita –  
i ty fall aldrig kassör 'n beviljade krita,  
men sällan hördes hans ifver missnöje vålla,  
en hvar kontant med kassören ville sig hålla.  
Humant, men fast för sin kassa hördes han käxa,  
så fick Föreningen han att frodas och växa,  
han expansionen med lämpor visste reglera,  
dock så, att jemt sig pensioners rad sågs formera.  
Men himlen vete hur han med allt kunnat hinna!  
Man till hans verksamhet lätt ej maken skall finna ...  
I kommittéer, i styrelser, direktioner  
han ensam uträttat mer än tjugtals personer!  
Jag vill ej inlåta mig på specificering  
men gör i hast man blott en rekapitulering  
för häpen blick man jättelista ser ristad  
så lång, att rentaf man känner sig öfver-listad.  
Bland stadsfullmäktige städs han lyst som en stjerna,  
han i dess rådslag ta del försummat ej gerna:  
för sin kommuns skull i allt han frankt ha lagt näsan,  
den har räckt till ifrån Klippans pynt och till Bläsan.  
I pröfningsnämnden som nämndeman han fungerar;  
han Pantanstalten i Majorna kontrollerar;  
I Renströms badhus han tillser hur man serverar;  
vid Rättens bord han i sjörättsmål dispascherar.  
Han som taxeringsman vet att skatta sin nästa,  
för Arbetsstugan han städse gjorde sitt bästa,  
för Handelsbanken han ifrat mer, än de flesta –  
Ja, han får verka när andra ta ' sin siesta.  
I massvis styrelser är han med och för ordet,  
det klämmer efter, när han slår klubban i bordet: –  
som direktör gör han tjänst i olika bolag,  
ta 's tvärt i anspråk när något kommit i olag.  
Fast hejdlöst så man drar vaxel på hans förmåga,  
att neka hjälpa det kommer aldrig i fråga,  
Ja, fast i dagen han är från måndag till lörda 'n

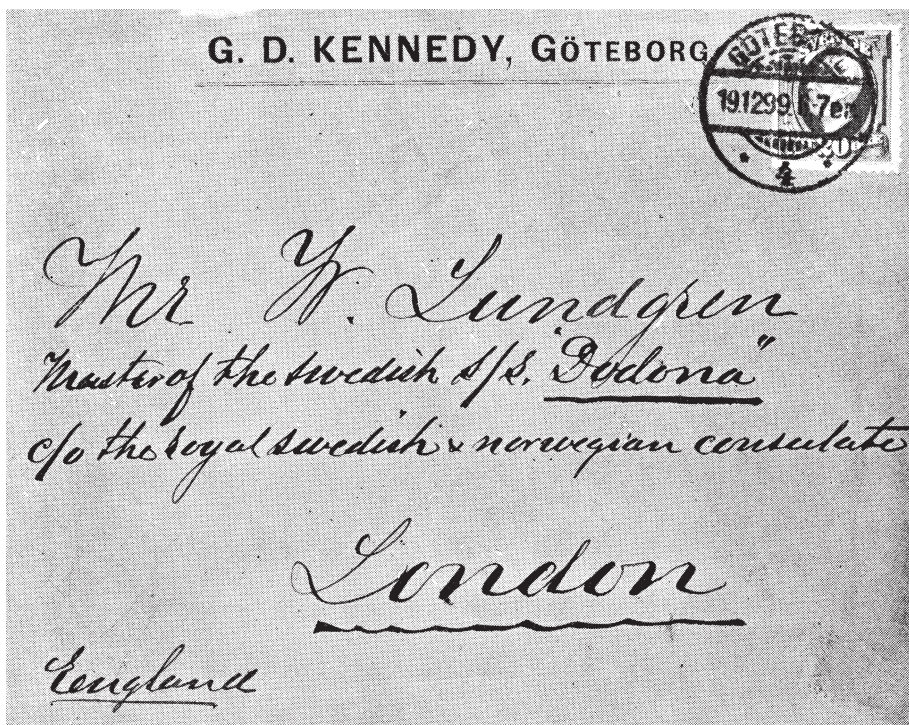
*hans breda skuldror ej tryckas ned utaf bördan.  
Aftid som farit den nya tiden tar arfoet  
(den forna frestas jag kalla för gamla hvarfoet);  
få själs- och kroppskrafter endast hålla sig krya  
till jubilering finns ansats nog i den nya.*

*J-n*

*Mel: Och far min, salig, han var en skeppare han (text av Elias Sehlstedt)*

GD hade tidigt visat samma fallenhet för räkning, redovisning samt ordning och reda som sin far. Morbror A F Landgren var suppleant i styrelsen för Göteborgs Sjökaptnsförening. Och när denna behövde en ny kassaförvaltare var det blott 23-åriga varvsdisponenten GD som fick uppdraget. Och vad det kunde innebära visar följande händelser i föreningens historia:

Hösten 1887 försattes styrelsen i en brydsam situation emedan



GDs handstil på ett brev sänt till Wilhelm Lundgren.

skeppsstefvardt Kjellins fastighet i Majorna den 22 december samma år skulle försäljas på offentlig auktion. Kjellin hade belånat fastigheten i pensionskassan varför försäljningen måste bevakas. Kassaförvaltare GD Kennedy fick i uppdrag att bevaka att köpeskillingen inte understeg 6190 riksdaler och om så blev fallet ropa in fastigheten. Kennedy ropade in den för 5500 riksdaler och till detta kom administrationskostnader lydande på riksdaler 305:26. Föreningens bokförda fordran var 7130 riksdaler. En besiktning företogs, vilken visade att ett reparationsbehov på 1500 riksdaler förelåg. Vid ett styrelsemöte i april 1888 behandlades fastighetens vidare öden. Efter en livlig diskussion beslöts att försälja densamma eftersom ett bud på 6800 riksdaler inkommit. GD fick i uppdrag att för ett pris av 7100 riksdaler försälja fastigheten. Detta skedde i maj samma år och styrelsemedlemmarna kunde andas ut.

GD var inte bara kassör och ordförande i Sjökapetsföreningen. Han var, liksom sin morbror A F Landgren, betydande donator. Det var för övrigt också Transatlantic och, 1917, efter GDs död, hans maka Caroline som donerade 30 000, den dittills största donationen till sjöfolkets välgörandeorganisationer.

GD var också i andra sammanhang känd som en rundhänt donator. Särskilt engagerad var han i sjömannens behov av ett bättre liv och av utbildning.

Tidningen Vestkusten hade den 29 maj 1903 en notis med rubriken "Gåfvor till Göteborgs arbetsstugor" som löd sålunda:

Arbetsstugan för barn har emottagit af fru Georgina Nordenskjöld, född Kennedy, och disponenten GD Kennedy 5 000 kr som grundfond för ett blifvande eget hem.

I samma tidningsnummer fanns för övrigt en annan notis med rubriken "Gåfva till sjömannasällskapet" med följande text:

Fru Emilie Landgren har d. 28 April till Sjömannasällskapet i Göteborg öfverlemnadt som gåfva ett belopp af 35 000 kr, däraf 30 000 kr till en ny byggnad till bostäder för gamla, väl vitsordade sjömän och 5,000 kr till Inventarier i densamma.



Just det året hade A. Landgrens Enka lösts upp efter det att Gamla Varvet sålts till Göteborgs stad. En del av intäkten gick till GDs syster Gully och hans moster Emilie. De följde familjetraditionen (och göteborgstraditionen) att låta en del av pengarna gå till välgörande ändamål.

C R Fredholm, den kände göteborgshistorikern, skriver om GD i



*Orgeln i Karingöns kyrka – till hälften bekostad av GD. Foto: Bengt Kaage.*

”Det gamla Göteborg”: GD satt i fattigvårdsdirektionen, i vilken sistnämnda han tog arvet efter faderns gagnande arbete. Som ledamot av Sjömanshusets, Sjömannasällskapets och Sjökapstensföreningens styrelser, åt vilkas fonder, förvaltning och uppgifter han ägnade mycken nit och oegennyttig omtanke. Särskilt kan den kärlek och den omvårdnad han ägnade Ålderdomshemmet

för uttjännte sjömän däruppe i Masthuggsbergen ej nog uppskattas.

Omsorg om dem som har det svårt i samhället var något GD måste ha haft i blodet. Det präglade hans far, men kanske ännu mer Landgrenarna, hans mor, hans mostrar, hans morbror och hans morfar. De egna anställda i Gamla Varvet försågs med tjänstebostäder, länge stod de s k Kennedyhusen, två av Göteborgs äldsta landshövdingehus, kvar på Bangatan i Majorna. De revs när de var drygt 100 år gamla år 1973. Tankarna hos Landgrens och Kennedys gick också till andra boende i Majorna, främst sjömännen. Så lät hans moster Emilie bygga ett sjömanshem 1901 som fick beteckningen ”Emilie Landgrens Gåfva”. En liknande anläggning färdigställdes, efter GDs död, 1927 efter en donation av Caroline Kennedy på 300 000 kr, en storslagen summa med den tidens penningmätt.

GDs rundhänthet gällde stort och smått. När Karingöns kyrkas nya orgel premiärspelades 1915 hade GD stått för halva inköpskostnaden.

GD tillhörde stamgästerna på ön. Han var en engagerad seglare och kappseglare, inte minst tillsammans med svågern Vilhelm Nor-



*De s k Kennedyhusen vid Bangatan i Majorna var några av Göteborgs allra första landshövdingehus. De uppfördes till att bli fribostäder för trotjänare på Gamla Varvet. Det krävdes minst 20 års anställning för att få bo i ett av dessa hus. De revs 1973.*

denskjöld, som för övrigt gick bort 1907 under semester på Marstrand och då efterlämnade GDs syster Gully i en magnifik paradvåning på Hovslagargatan i Stockholm. Båda makarna hade varit engagerade i Swedenborgs Nya Kyrka, en donation från dem blev avgörande för att Swedenborgs Minneskyrka vid Tegnérslunden i Stockholm kunde byggas. Den invigdes 1927. Gully gick bort 1924. Makarna Nordenskjöld var barnlösa.

GD var ju allmänt känd som en rundhänt donator. Att han ville sina medmänniskor, Majorna och Göteborg väl var det ingen tvekan om. Ändå blev han beskylld för girighet när A. Landgrens Enka erbjöd Göteborgs stad att köpa Gamla Varvets mark för 1,6 miljoner. Drätselkammaren antog förslaget, men på vägen till stadsfullmäktige inledde Göteborgs Aftonblad en kampanj mot GD och girigheten. Resultatet blev, som skildrats tidigare, att affären sprack och att GD vid nästa val förlorade sin stadsfullmäktigeplats. Troligen var priset väl motiverat,



*Emilie Landgrens gåva till Sjömannasällskapet är nu kulturminne och har adress Sjömansgatan 7 i Göteborg.*

GDs vän, storredaren John E Olsson, argumenterade kraftfullt för att priset innebar en låg kostnad per kajfot. Kanske var det mer otur att Göteborgs Aftonblad tog tillfället i akt att angripa grosshandlarväldet i stadsfullmäktige, där medlemmarna verkar ha varit skickliga på att berika sig själva.

Adolf Fredrik Landgren måste ha varit mycket karismatisk.

Han var generös, glad och omtänksam. Han blev en älskad person i Majorna, inte minst av Gamla Varvets personal. GD fick inte samma kärlek, men blev tidigt respekterad för sin skicklighet, både som företagsledare och i affärer. Han var mer en kamrerstyp, men en kamrer med ett stort hjärta och engagemang för sina medmänniskor.

Säg mig vilka vänner du har... GD var väl bekant med sjöfartsadeln i Majorna sedan barnsben. Och han gick i realgymnasiet tillsammans med de göteborgska borgarungdomarna. När han 1930 deltog i en krets som bildade Göteborgs Roddklubb var de andra ingenjör James Keiller sr, kapten A Trygger, hamnkaptens G von Krusenstierna, doktor S A Hedlund och konsul J V Svalander. I de olika styrelser han satt kan man urskilja en del ständigt återkommande namn som t ex August och Christian Röhss, Oscar och Walter Dickson, August Leffler. Han var säkert också nära vän med målaren Otto Holmström, som gjort många bilder från Gamla Varvet. Några av dessa konstverk fanns i hemmet på Nya Allén 4, en magnifik målning föreställande Gamla Varvet år 1893 finns kvar en trappa upp i Fürstenbergska palatset, numera restaurant Palace. Han höll också kontakt med sina kusiner på Kennedysidan, bland annat James Kennedy, fideikommissarie på Råbelöfs gods i Skåne, och sin farbror Alexanders barn Axel och Mathilda. Närmast GD, efter Caroline, stod utan tvekan hans syster Georgine, kallad Gully.

Med åren blir också GDs och Carolines fester allt magnifikare. 60-årsdagen år 1910 skildrades i ett tidigare kapitel.

Bakom varje framgångsrik man står en kvinna, brukar man säga. Caroline har efterlämnat få spår så länge GD levde, men var ett viktigt stöd för honom, även om hans intensiva arbetsliv måste ha gått ut över hemlivet. Han var mycket fäst vid sin Caroline, de gjorde långa semesterresor tillsammans, alltid i Europa. Långa sjöresor undvek hon.

Caroline trivdes aldrig riktigt med vare sig GDs släktingar eller borgarsocieteten i Göteborg. Repslagardottern föredrog vänner från sin uppväxtmiljö i Majorna och sin stora skara av syskon och syskonbarn.

GD å sin sida ägnade Carolines yngre syskon stor uppmärksamhet och också deras vänner. Han hade en flerårig brevväxling med J Sigfrid Edström när denne var en nykläckt ingenjör. GD deltog i letandet efter anställningar för unge Sigge, som han kallade J Sigfrid, som senare i livet skulle bli berömd chef för Asea i Västerås.

Också yngre släktingar till Caroline gav han sitt stöd, både ekonomiskt och mentalt.

Särskilt intressant är förhållandet mellan parhästarna GD och Wilhelm Lundgren. De hade stora likheter sinsemellan. Båda var arbetsmyror (och dog barnlösa). Båda var idémänniskor som drev utvecklingen framåt. Båda intresserade sig mycket för sjöfolkets utbildning. Båda var generösa med sin tid och engagerade sig i och tog uppdrag för det allmännas bästa. De blev mycket när vänner och fann sina roller. Wilhelm som entusiastisk idéspruta, GD som den resursstarke realisten.

## Kapitel 30. Carolines änketid

*Caroline Kennedy levde ett liv som änka under 29 år.*

GD och Caroline var barnlösa, han efterlämnar sin 61-åriga maka Caroline i det magnifika hemmet med adress Nya Allén 4 i Göteborg. Hon fortsätter att leva i den stora villan. Hon behåller tjänstefolket som består av två husjungfrur, en kokerska och en månadskarl. Hon ändrar ingenting i hemmet, det GD och hon byggt upp tillsammans, det ska bestå.

Men livet i huset förändras. Det är slut med de bullriga middagarna. Det är nästan slut med umgänget med GDs få släktingar. GDs syster Gully bor i Stockholm, umgås med drottningen, har gått in i Sveriges kyrka och är en främmande fågel för majflickan Caroline.

GDs kusin James Kennedy på Råbelöf betraktade sig som god vän till GD. Men han var knappast en personlighet som passade Caroline. Så här beskriver Sven Lidman James Kennedy i sin bok "Gossen i grottan":

Det fanns kring honom livet igenom en underlig atmosfär av melankoli och nyckfullhet, fåfänga och njutningslystnad, maktlös och misslyckad vilja att vara förnämare och högfärdigare och mer begåvad än han i själva verket var – vare sig genom sin ofrälse fädernesläkt eller genom sin naturliga utrustning – och som spred en känsla av teaterkuliss och feodalskådespelarattityd både över honom själv och det slott som han restaurerat och torn-tillbyggt... Om min kusins man kunde också sägas att han hade ett helt annat ansikte av omtanke, praktisk aktivitet och ekonomisk klarsyn. Han var inte för inte kusin med den framstående göteborgsaffärsmannen, redaren och donatorn Douglas Kennedy.

James Kennedy dog 1916, samma år som GD. Råbelöf övertogs av James son Gilbert, min morfar. Emellanåt fick Caroline besök av Gilbert och hans barn. De togs emot, bjöds på te och försvann igen.

Nej, för Caroline var James antagligen närmast skrämmande. Men det gällde också den ofta högfärdiga göteborgssocieteten. Det var människor även annars orthonhelstvilleha omkringsig. Dess människor var hennes syskon, syskonbarn, några gamla vänner från Majorna och tjänstefolket.



En person som betydde mycket för Caroline var Emilia Jansson, husjungfru, som kallades Meli. Hon hade en omhändertagande roll. Caroline var liten, skör och hypokondrisk. När hon kände sig sjuk skulle Meli sova i hennes rum.

Emilia Jansson hade tagit anställning hos GD och Caroline år 1912. Hon stannade till dess Caroline gick bort 1946. Samma långa tjänstetid hos Caroline hade för övrigt kokerskan Anna Gustafsson.

I hushållet tillkom också rena sällskapsdamer. En var Lisa Meister. Hon hade kommit till Carolines föräldrahem för att vårda Carolines mor, som drabbats av slagfall och var rullstolsbunden. Efter moderns död 1902 flyttade Lisa Meister hem till Caroline och stannade, utan arbetsuppgifter, så länge hon levde.

Lydia Höög, kallad Ylla, en före detta barnmorskeassistent och barnjungfru blev anställd av Caroline år 1931 som sällskap och hjälp och stannade så länge Caroline levde.

Bland de få externa vännerna kan Elvira Arfvidsson nämnas. Hon var änka efter bokhållaren på Gamla Varvet. Andra vänner, som alltid var välkomna hos Caroline var skepparen Kalle Glader och hans hustru Betulia från Käringön.

Viktigast för Caroline var dock familjen Holmqvist. Anna Holmqvist var dotter till Carolines äldsta syster Melane, som för övrigt bodde i en liten villa på Carolines och GDs tomt med adressen Parkgatan 8.

Anna, född 1888, gifte sig med Harry Holmqvist, en av två söner till Filip Holmqvist, grundare av det handelsinstitut i Göteborg som kom att bära hans namn.

Anna och Harry fick tre barn, Bertil föddes året efter GDs bortgång och följdes senare av Harriet och Karin. De tre barnen kom att växa upp



*Caroline Kennedy, änka från 61 års ålder.*

i Carolines närhet. De bodde sällan på Nya Allén 4, men alla högtider firades där. Och sommarparadiset var villa Rosendal på Arendal. Det täta umgänget med familjen Holmqvist och sällskapsdamerna innebar också många och långa resor. Caroline älskade opera och var en flitig museibesökare vart hon än kom. Med tiden blev resorna så långa och många att hon kunde vara borta från Nya Allén närmare halva året.

År 1930 köpte Harry Holmqvist ett eget sommarställe på Ulvösund. Några år senare köpte Caroline ett grannställe. Hon inredde detta med liv och lust, då 80 år gammal.

Caroline hade inte glömt att ta över det sociala ansvar GD hade haft. Hon donerade vid olika tidpunkter belopp, som ibland var betydande, till förmån för människor, särskilt sjöfolk eller sjömanshustrur, som hade det svårt. Hon skapade åtminstone två stiftelser. Den ena ska upplåta bostadslägenheter åt kvinnor inom Pauvres Honteux i Göteborg, med förtursrätt till änkor och döttrar till sjökaptener i Karl Johans församling. Den andra ska ge stöd åt fattiga, sjuka och nödlidande i Vasa församling. I tidningen Vestkusten kunde man den 5 mars 1937 läsa följande:

Nytt stiftelsehus för sjöfolk. Sjömannasällskapets stiftelse kommer i vår att påbörja uppförandet av ett nytt stiftelsehus i 32 kv. Lustgården vid Kompassgatan i Olivedal. Pengar har donerats av fru Kennedy och ritningarna ha utförts av arkitekt Sven Steen. Det blir ett trevånings stenhus med små lägenheter för 35 pensionärer. I det nuvarande stiftelsehuset kan man taga emot 84 pensionärer, vilka få bostad, gas och värme gratis. Inträdesåldern är lägst 60 år. Det nya huset beräknas stå färdigt till 1 april 1937.

Tilläggs kan att det nämnda existerande stiftelsehuset är en donation som Caroline gjorde 1927. Hon glömde inte heller GDs gamle vän och redarkollega John E Olsson från Majorna. När han begravdes 1937 var det en aldrig förr skådad mängd blommor i Karl Johans kyrka. Den allra vackraste och största buketten kom enligt Sören Skarback från Caroline.

Caroline avled, nästan 91 år gammal, den 6 januari 1946.

Fotnot: Kapitlet har i sin privata del baserats på "Douglas och Caroline Kennedy" av Harriet Nordström, född Holmqvist.

## Kapitel 31. Carolines testamente

*Ett sviket hopp och en räddande ängel.*

”Vad ska hända när gumman dör?” Detta var ett stående samtalsämne på somrarna under min barndom. Min mor satt där, på balkongen på Råbelöf i Skåne, med mina fem mostrar. ”Ja, GD var ju så god vän med farfar”.

Förväntningar låg i luften. Man visste att Caroline satt på en mycket stor förmögenhet. Hon och GD hade inga barn. Syskonen till båda var bortgångna. Och när GDs syster Gully gick bort 1924 hade hon testamenterat högklassiga möbler och en del konst till min morfar Gilbert Kennedy. Antagligen ville hon att föremål med Kennedyhistoria skulle kunna finnas för all framtid på Råbelöf. Hon ville att föremålen skulle införlivas med Råbelöfs fideikomiss.

Det var inte nog med detta. Då och då reste min familj till Göteborg och då skulle man hälsa på gamla Caroline. För en pojke på 6, 7, 8 eller 9 år var det skräckupplevelser. Man skulle vara hel och ren, vattenkammad och nypressad. Man fick inte öppna munnen om man inte blev tillfrågad. Eftermiddagsteet var nästan oöverkomligt långt.

Ingen av mina mostrar eller morbröder hade några minnen av GD, men de kände Caroline sedan länge, liksom mamma.

”Vad ska hända när gumman dör?”

Caroline dog i januari 1946, nästan 91 år gammal. Spänningen steg. Boutredningen och testamentsläsningen tog tydligen sin tid. Först på eftersommaren 1947 kunde min mormor Ebba på Råbelöf berätta att framlidna Caroline Kennedy har testamenterat sin kaffeservis av silver till sin trotjänarinna som tack för lång och trogen tjänst. Övrig behållning av boet skulle tillfalla Göteborgs fasta försvar...

Vilken fantastisk antiklimax. Jag tror att jag, då 12 år gammal, skratade i två veckor. Och så lovade jag mig själv att döpa min dotter, om jag skulle få någon, till Caroline. (Det löftet har jag kunnat hålla.)

Men historien, som den då tedde sig, är inte riktigt slut där. Nio år efter Carolines död gick jag på Chalmers i Göteborg. Jag hade lånat en bil och skulle ut på kvällen tillsammans med den gode vännen Carl-

Axel Lerjefors. På den tiden bodde nästan alla vi utsocknes studenter hos änkor, vi hyrde ett rum för omkring en hundralapp i månaden.

Jag körde ut till Kviberg, ringde på en lägenhetsdörr och en äldre dam öppnade. Jag frågade efter teknolog Lerjefors. Jo, hon hämtade Carl- Axel, som började sätta på sig rocken. Då frågar hon om vi inte ville komma in på en kopp kaffe innan vi går ut. På den tiden kunde inte unga män säga nej till en äldre dam, så vi tog av oss våra rockar och gick in i finrummet, som hon tänt upp. Jag märkte att hon tittade på mig på ett speciellt sätt. Så kommer hon in med kaffet och frågar: ”Känner teknologen inte igen mig?” Nej, det kan jag nog inte påstå, svarar jag. ”Nej, det är inte konstigt”, säger hon, ”teknologen var ju så liten då. Men jag var Caroline Kennedys husjungfru!”

Då faller mina blickar på kaffeservisen – av silver.

Och därmed, tänkte jag, är jag den ende i släkten som haft glädje av arvet efter Caroline Kennedy.

Glöm hela den historien! Det enda som stämmer är episoden hos husjungfrun Emilia Jansson som för övrigt, fick jag reda på senare, var Carl-Axels faster. Nej, i övrigt stämmer uppgifterna om testamentet inte på något vis. Det hela är bara ett bevis på vad som kan hända när fakta förs från mun till mun. När man på Råbelöf trodde att kusinbarnbarn kunde ha något att hämta från Carolines förmögenhet var man helt enkelt illa underrättad.

För det första var Caroline säkert inte road av GDs kusin, kusinbarn och kusinbarnbarn. Inte märkvärdigt att visiterna hos henne blev så tråkiga. Hon var artig men inte road.

För det andra hade hon fortfarande två syskon i livet plus många syskonbarn och syskonbarnbarn. Bland dessa stod ju familjen Holmqvist henne mycket nära.

För det tredje hade hon tjänstefolk som skulle tas om hand efter hennes bortgång.

För det fjärde hade hon ett starkt välgörenhetsintresse och hade själv tidigare givit stora donationer.

Caroline skrev 1942, vid 87 år ålder, ett mycket omfattande testamente. Det var detaljerat ner på föremålsnivå. Och några föremål var faktiskt testamenterade till min morfar Gilbert Kennedy. Hennes mo-



*Parkgatan 8. Här uppfördes, på det gamla Kennedyska palatsets tomt ett hem för behövande änkor av stiftelsen Douglas och Caroline Kennedys Minne. I dag är huset sålt och stiftelsen betalar ut stöd till behövande änkor.*

tivering var följande: Gilbert Kennedy skall enligt min aflidna mans önskan erhålla följande släktminnen... Några porträtt, en familjebild och några andra föremål är därefter uppräknade.

Sammanlagt omfattade boets behållning drygt 5 miljoner kronor. Den största posten var ett belopp för stiftelsen *Douglas och Caroline Kennedys Minne*. Den skulle användas till att riva det ståtliga hemmet och den på tomten belägna lilla villan. I stället skulle ett tre- eller fyra våningars stenhus byggas, innehållande minst ett trettiotal lägenheter om ett eller två rum. Dessa ska hyresfritt bebos av behövande änkor som antingen utses av Pauvres Honteux eller som är änkor till sjökaptenar eller tjänstemän i Karl Johans församling. Lägenheterna ska ha modern standard i alla avseenden. Huset som byggdes efter testamentets instruktioner står där än i dag på en av Göteborgs finaste tomter. Adressen är Parkgatan 8.

Till universalarvinge nämndes i testamentet *Föreningen för Göteborgs*



*Försvar.* Den har följande historia:

Året är 1912. Kaptenen vid Göta artilleriregemente Carl Gustaf Hamilton var bekymrad. Landstormen, motsvarigheten till dagens hemvärn, var mycket dåligt utrustad. Skulle man starta en förening som kunde samla in pengar och därmed råda bot på de värsta bristerna?

Hamilton förstod att om en sådan förening skulle få tyngd måste frågan drivas på lokalt högsta ort. Av landshövdingen. Men en enkel kapten kunde knappast uppvakta landshövdingen i en sådan fråga, rangskillnaden skulle vara för stor. Så han bearbetade sin regementschef, översten Axel Bergenzaum, som så småningom gav vika, landshövdingen uppvaktades. Denne ställde sig positiv till att ställa sig i spetsen för föreningen om en styrelse, bestående av göteborgare i god ställning, kunde skapas. Det lyckades – *Föreningen för Göteborgs Försvar* bildades och arbetet med att samla in pengar kunde sätta igång.

Mottagandet blev gott, verksamheten fungerade väl. Fler frivilliga försvarsorganisationer startades, t ex motorbåtsskvadronen, som senare utvecklades till sjövärnsskåren. Landstormen omskapades till hemvärdet, raden av parallella organisationer ökade. Och att stödja dessa frivilliga försvarsorganisationer blev ändamålet för Föreningen för Göteborgs Försvar.

Allt gick väl. Göteborgarnas offervilja räckte för att föra föreningen vidare under första världskriget, under mellankrigsperioden och under andra världskriget. Men 1946 blev det stopp. Äntligen var det fred och intresset för försvaret sjönk. Föreningen befann sig i kris. Läget diskuterades av föreningens styrelse i möten med allvarlig ton.

Då kommer plötsligt en kallelse till ett möte med arvingarna till Caroline Kennedy. Skattmästaren, direktör Håkan Ekman, sänds dit och får reda på att föreningen är universalarvinge. Detta kom att leda till ett kapitaltillskott på 900 000 kronor. En räddande ängel hade uppträtt.

I föreningen insåg man att allt nu var förändrat. Nu ska kapitalförvaltning ske på bästa sätt. Det är slut med tiggandet. Nu ska pengar fördelas efter utdelning av kapitalet.

Kapitalförvaltningen genomfördes väl. I dag förfogar föreningen över ett kapital på 60 Mkr och delar årligen ut ca 1,25 Mkr till olika frivilligorganisationer inom försvaret. Man har också deltagit i bildan-

det av Aerozeum, ett flygvapenmuseum i Säve, Göteborg.

Sammanfattningsvis kan man notera att Caroline Kennedy ägnade cirka hälften av sin stora kvarlåtenskap till välgörande ändamål och en stor donation. Det är en hög andel, till och med i Göteborg med sin stora donationstradition.

## Epilog

Historien om den unge mannen som ärvde ledningen för ett skeppsvarv ur tiden och utan order och gjorde någonting stort av det är berättad. Fortfarande kan vi se minnen efter honom som barkskeppet Sigyn som ligger i Aura å i Åbo och skolskeppet af Chapman vid Skeppsholmen i Stockholm. Fortfarande delar två stiftelser med värdefonder, som han ursprungligen skapade för att dela ut bidrag till att göra livet lättare för behövande. Men av det största han byggde, Transatlantic, finns inget kvar i dag.

Och vem var det egentligen som startade Transatlantic? Läser man dagens litteratur, som t ex [www.kommandobryggan.se](http://www.kommandobryggan.se) var det Wilhelm Lundgren som startade Transatlantic. I Martin Fritz *Göteborgs Historia, näringsliv och samhällsutveckling, del II* från 1996 är det Lundgren som bildade Transatlantic medan GD reducerats till stor intressent i bolaget. En liknande bild ges i Båtologens artikelserie om Transatlantic. Men går man till äldre källor är beskrivningen annorlunda. I Göteborgs-Postens dödsruna efter GD år 1916 sägs att han (GD) möjliggjorde starten av Transatlantic. I Artur Attmans *Göteborgs Stadsfullmäktige, del II* från 1963 är det Kennedy och Lundgren som bildar Transatlantic tillsammans med Gustaf Palmgren. Enlig Olof Traung var det enligt hans bok *Kapten Lundgren* från 1944 Lundgren som, bland andra idéer, kom med ett förslag till en sydafrikalinje till GD Kennedy. Denne nappade och gjorde ett komplett företagsupplägg med finansiering och allt under en av Lundgrens resor. Denne blev förtjust och kom med namnförslaget *Transatlantic*, vilket accepterades. Traungs bok vilar på ett mycket gediget material och det är hans bild jag tagit till min. Så nog var det GD som startade Transatlantic. Han hade alla förutsättningar för detta, han var en mycket väl ansedd affärsman, han hade erfarenhet av modernt skeppsbyggeri, av linjesjöfart och av kreditgivning. Men han gjorde Lundgren till VD, och på Transatlantic blev Lundgren och GD effektiva parhästar. Båda krävdes för starten, men GD var den tyngre.

Varför har GD med tiden nästan glömts bort i sammanhanget? Kan-  
ske för att Transatlantics historia har berättats av bolagets kraftfulle VD

Gunnar Carlsson – som troligen aldrig kunde glömma den nesa han kände när GD ville gå förbi honom och utse Dan Broström till VD efter Lundgrens död.

Så kanske borde GD också få en byst bredvid Lundgrens utanför Sjöfartsmuséet i Göteborg?

*John Murray*

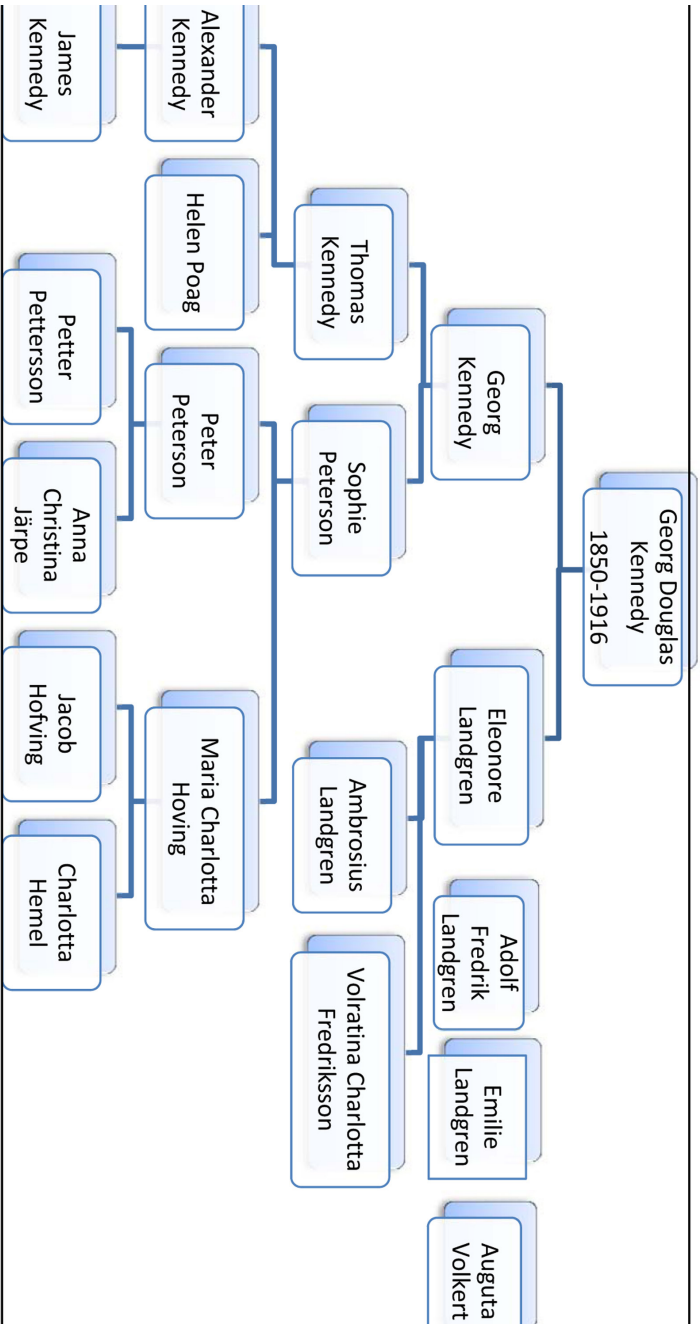




## **Bilagor**

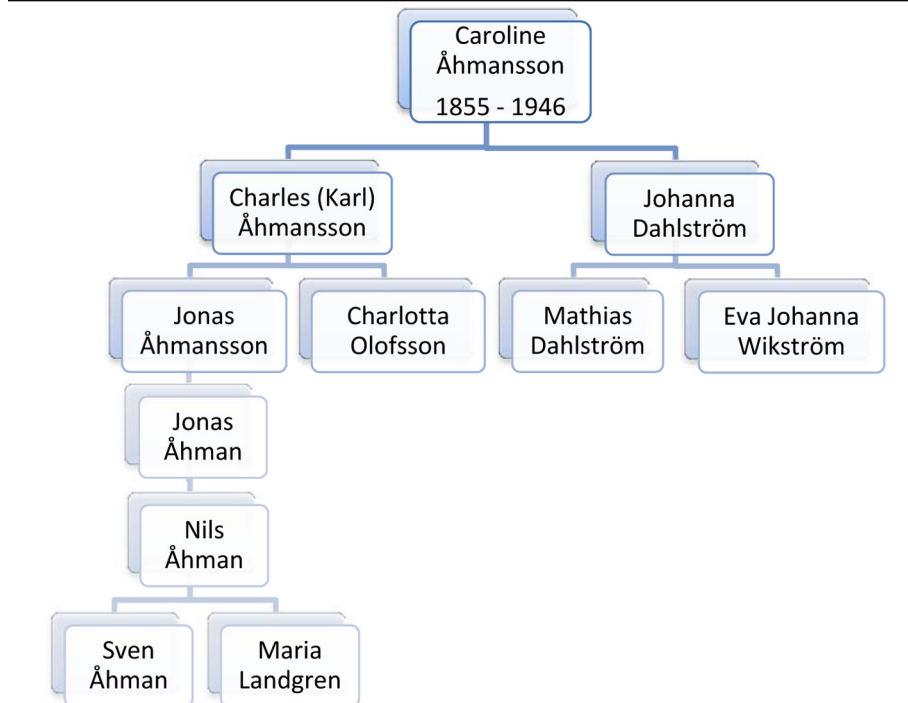
Kartor	4-6
GDs och Carolines rötter	190
Personregister	193
Litteraturförteckning	200
Ordförklaringar	202

# Rötter G D Kennedy



*GD Kennedys rötter. Syskon är sidoordnade utan förbindelsestreck.*

## Rötter – Caroline Åhmansson



*Caroline Åhmanssons, gift GD Kennedy, rötter.*



## Personregister

Ahrenberg, Theodor, skeppsredare, 77  
Almquist, Sven, varvschef, 110, 151, 152  
Andersson, J P L, assurancesdirektör, 113  
Andrée, Ernst, upptäcktsresande, 162  
Arfvidsson, Anders W, varvsbokhållare, 81  
Arfvidsson, Elvira, fru, 179  
Attman, Artur, professor, 186  
Bagge, Carl, grosshandlare, 20  
Beckman, Niclas, sjökaptén, 50  
Benzer, Olof, pastor, lärare, 69  
Bergendahl, Ralph, sjökaptén, 161, 162, 164  
Bergenzaum, Axel, överste, 184  
Bergström, C O, skeppsbyggmästare, 56  
Bergström, Charles, rektor, bankdirektör, 117, 118, 154, 157, 158  
Bergström, Fr, grosshandlare, 117  
Billing, J E, arkitekt, 107  
Blomqvist, Carl, kontorist, 81  
Bolander, Gustaf, konsul, 119  
Boman, Bernhard, trävaruinspektör, 19  
Borgstedt, Knut, hamnkaptén, 151, 152  
Broddy, W, 49  
Broström, Axel, skeppsredare, 150  
Broström, Dan, skeppsredare, 157, 158, 165, 187  
Brusewits, Elisabeth, fru, 30  
Busck, J G, fabrikschef, 111, 112  
Bülow, C, grosshandlare, 26  
von Böhnen, Celestine, gift Kennedy, 39  
Carlander, Christopher, läkare, 26, 36, 38, 39  
Carlberg, Carl Wilhelm, stadsarkitekt, 32  
Carlgren, C E, pastor, rektor, 57  
Carlsson, Gunnar, skeppsredare, 146, 154 - 158, 165, 166, 168, 187  
Carnegie, David (d ä), grosshandlare, 27, 28, 39, 50  
af Chapman, Fredrik Henrik, skeppsbyggmästare, 18  
Conricus, Richard Valfrid, pastor, 147  
Dahlin, O P, trävaruhandlare, 46, 47, 50, 54  
Dahlström, Eva Johanna, 83  
Dahlström, Johanna, gift Åhmansson, 83  
Dahlström, Mathias, repslagarmästare, 83, 84  
Dahlström, Carl Wilhelm, 84

Davidsson, Jan, författare, 164  
Dickson, James junior, grosshandlare, 48, 49  
Dickson, Oscar, grosshandlare, 121, 176  
Dickson, Walter, grosshandlare, 142 - 144, 154, 176  
Doig, Elizabeth, gift Poag, 37  
Dusen, P, ingenjör, 121  
Edelcreutz, J B, friherre, 26  
Edström, J Sigfrid, ingenjör, 87, 111, 139, 177  
Eklund, A, handelsbokhållare, 68  
Ekman, Emil, grosshandlare, 113  
Ekman, Håkan, skattmästare, 184  
Ekman, Oscar, grosshandlare, 113  
Elander, Albert Erland, sjökaptän, 100  
Eliasson, Elias, timmerman, 73  
Elliot, Anders Oskar, polismästare, 34  
Enders, Frans Louis, arkitekt, 119  
Everlöf, Marie, änkefru, 26  
Fischer, Emil, grosshandlare, 111, 112  
Fleetwood, Harald, assurancesdirektör, 113  
Fraenckel, Louis, bankdirektör, 117  
Fredholm, C R, redaktör, 174  
Fredriksson, Volratina Charlotta, gift Landgren, 25, 43, 52  
Frisell, Henning, grosshandlare, 113  
Fritz, Martin, professor, 186  
Frodi, W, konsul, skeppsredare, 114, 116  
Fröding, August, grosshandlare, 114  
Garling, Albert Theodor, överlots, 147  
Gathenhielm, Ingela, 83  
Gathenhjelm, Lars, kaparkaptän, 18, 19  
Gedda, Carl P, kandidat, skolledare, 68  
de Gerlache, Adrien, arktisutforskare, 162  
Gibson, Leopold, grosshandlare, 26  
Glader, Betulia, fru, 95, 179  
Glader, Kalle, skeppare, 95, 179  
Gråberg, Jeanette Sophie, 28  
Gustafsson, Anna, kokerska, 179  
Hagelqvist, E E, fabrikör, 117  
Haglund, Johan Alfred, sjökaptän, 97, 101  
Hall, John (d y), 27  
Hamilton, Carl Gustaf, kaptän, 184  
Hansen, Ludvig, bryggmästare, 107



Haupt, Georg, möbelsnickare, 36  
Hedlund, S A, redaktör, 176  
Hegardt, Josias, handlande, redare, rådman, 38  
Hegardt, Katarina, gift Kennedy, 38  
Heljestrand, Adolf, bryggmästare, 107  
Henriques, Herman, assuransdirektör, 113  
Hertz, Johan August, grosshandlare, 120, 125  
Hichens, Robert, grosshandlare, 26  
Hjerpe, Maria Christina, jungfru, 30  
Holmgren, Johanna Maria, 28  
Holmqvist, Anna, född Åhmansson, 15, 95, 133, 134, 179  
Holmqvist, Arthur, 133  
Holmqvist, Bertil, 179  
Holmqvist, Filip, rektor, 179  
Holmqvist, Harriet, gift Nordström, 87, 170, 179, 180  
Holmqvist, Harry, rektor, 15, 95, 133, 179, 180  
Holmqvist, Karin, 179  
Holmström, Otto, konstnär, 176  
Hofving, Jacob Jacobsson, 30  
Hofving, Sophia Eleonora, 30  
Hoving, Maria Charlotta, gift Peterson, 30, 33  
Holmström, Otto, konstnär, 13, 15  
Hübe, Johan E, skeppsbyggmästare, 55, 72, 81, 82, 96, 98, 127  
Håkansson, A E, sjökaptén, 157  
Hägg, Jacob, sjöofficer, konstnär, 159  
Högberg, J F, grosshandlare, 89, 90  
Höög, Lydia, sällskapsdam, 179  
Ingvarsson, Cilla, arkivarie, 15  
Jacobi, Alvin, maskinhandlare, 107  
Jansson, Emilia, husjungfru, 179, 182  
Johansen, Geo, konstnär, 97  
Johnson, Axel, skeppsredare, 150  
Jyhä, Jyoni, 100  
Järpe, Anna Christina, 30  
Jönsson, Ludvig, sjökaptén, 101  
Kaage, Bengt, läkare, 174  
Kall, Fredrik Georg, rådman, 30  
Kalling, Ebba, gift Kennedy, 181  
Karnell, Anders Wilhelm, fotograf, 153  
Keiller, James, varvschef, 123, 176  
Kennedy, Alexander (d y), grosshandlare, 28, 34, 35, 39, 176

Kennedy, Alexander (d ä), garnkokare, blekare, 37, 38  
 Kennedy, Axel, handelsman, 82, 176  
 Kennedy, Caroline, född Åhmansson, 82, 83, 85 - 88, 94 - 96, 105, 108, 129, 133, 134, 150, 152, 167, 173, 176, 178, 181, 182, 184, 185  
 Kennedy, Celestine, född von Böhnen, 39  
 Kennedy, Duncan, handelsman, 38  
 Kennedy, Ebba, född Kalling, 181  
 Kennedy, Eleonore, född Landgren, 25, 26, 28, 29, 45, 52, 82, 86  
 Kennedy, Georg, rådmän, 25 - 29, 34, 35, 39, 41, 67, 80 - 82  
 Kennedy, Georg Douglas (GD), 13 - 15, 25 - 30, 67 - 70, 76 - 134, 141- 187  
 Kennedy, Georgine (Gully), gift Nordenskjöld, 25, 28, 67, 68, 76, 126, 152, 173 - 176, 178, 181  
 Kennedy, Gilbert, godsägare, 178, 181, 182, 183  
 Kennedy, Helen, född Poag, 37  
 Kennedy, James (d ä), 37  
 Kennedy, James (d y), kammarherre, fideikommissarie, 176, 178  
 Kennedy, John William, godsdisponent, 28, 35, 38, 39  
 Kennedy, Katarina, född Hegardt, 38  
 Kennedy, Mathilda, 176  
 Kennedy, Sophie (d y), 39, 40 - 42  
 Kennedy, Sophie (d ä), född Peterson, 26, 28, 30, 32, 33, 34, 38 - 41  
 Kennedy, Thomas (d y), grosshandlare, 34, 35  
 Kennedy, Thomas (d ä), grosshandlare, 25, 26, 28, 29, 32 - 34, 36 - 41  
 Kennedy, William, handelsman, 37  
 Kierkegaard, Niels Christian, skeppsbyggmästare, 21, 47 - 51, 54, 55, 109  
 Kindbäck, Anna, sömmerska, 68  
 Kinman, J A, sjökaptän, rederidisponent, 114  
 Kjellander, Rune, personhistoriker, 51  
 Kjellberg, Carl August, konsul, direktör, 165  
 Klint, Jonas, repslagare, 84  
 Koch, August, grosshandlare, 117  
 Knudsen, Emil, skeppsredare, 161  
 von Krusenstierna, G, hamnkaptän, 176  
 Krüger, Ernst, arkitekt, byggmästare, 119, 130  
 Körner, Urban, konsul, 147  
 Lamberg, C D, 27  
 Lamberg, Fredrik, 27  
 Lampa, Moritz, 28  
 Landgren, Adolf Fredrik, varvsdisponent, 22, 29, 45, 50, 52 - 58, 67, 69 - 71, 76, 82, 172, 173, 176  
 Landgren, Ambrosius, dykerikommissarie, varvsägare, 20 - 22, 25, 26, 43 - 47, 52, 54

Landgren, Ambrosius Julius, 45  
 Landgren, Augusta, gift Volkert, 26 , 29, 45, 46, 52  
 Landgren, Eleonore, gift Kennedy, 25, 26, 28, 29, 45, 52, 64, 82, 86  
 Landgren, Emilie Wilhelmina, fröken, 29, 45, 52, 67, 87, 126, 129, 173, 174, 176  
 Landgren, Mathilda, demoiselle, 26, 45 , 52  
 Landgren, Volratina Charlotta, född Fredriksson, 25, 43, 50, 52  
 Leffler, August, grosshandlare, skeppsredare, 77, 113, 147, 176  
 Leffler, M F, segelsömmare, 55  
 Leijonskiöld Oxenstierna, Mårten, kuströddare, författare, 147  
 Lerjefors, Carl-Axel, lektor, 181, 182  
 Lilliequist, J W, skeppsfournerare , 55  
 Lidman, Sven, författare, 178  
 Lindell, J P, organist, 55  
 Lindskog, Claes S, prost, 69, 86  
 Lundén, Peter, pastor, 147  
 Lundgren, Martina (Tinny), fru, 157  
 Lundgren, Wilhelm R, sjökaptän, redare, 139,140 ,141 ,142 - 146, 150, 151 - 159, 165, 168, 172, 177, 186, 187  
 Löfmark, polismästare, 35  
 Mason, William, linnetryckare, 37, 38  
 Magnus, Moritz L, grosshandlare, 32  
 Meister, Lisa, sällskapsdam, 179  
 Metcalfe, Herbert, skeppsredare, 116  
 Meyer, Adolph, skeppsredare, 114  
 Montelius, S V H, häradshövding, 111, 112  
 Munck af Fulkila, Ebba, 96  
 Murray, Birgitta, 16  
 Nordenskiöld, Adolf Erik, forskningsexpeditionsledare, 120  
 Nordenskiöld, Georgine (Gully), född Kennedy. 28, 67, 68, 76, 126, 129, 173 - 176, 178, 181  
 Nordenskiöld, Otto, professor, 121, 122, 162  
 Nordenskiöld, Vilhelm, kommandörkapten, 76, 80, 96, 121, 122, 126, 129, 174, 175  
 Nordström, Harriet, född Holmqvist, 87, 170, 180  
 Norén, Oscar, redaktör, 124 - 126  
 Nyström, Carl Mauritz, assurancesdirektör, 113  
 Nyström, Jenny, konstnär, 97  
 Ohlin, Axel, docent, 121  
 Olsson, John E, skeppsredare, 104, 108, 109, 125, 127, 160, 176, 180  
 Oscar, prins, 96

Palmgren, Gustaf, 144, 145, 187  
Palmqvist, Charles, överlots, 98, 103, 104  
Pauline, Charlotte, demoiselle, 26  
Pehrsson, Per, prost, 18  
Peterson, Gustaf, handelsman, 34  
Peterson, Maria Charlotta, född Hofving, 30, 33  
Peterson, Peter, kommerseråd, 30 - 33, 36, 39, 167  
Peterson, Sophie, gift Kennedy, 26, 28, 30, 32 - 34, 36, 38 - 41  
Pettersson, Petter, sjökaptén, 31  
Poag, Elizabeth, född Doig, 37  
Poag, Helen, gift Kennedy, 37  
Poag, Magnus, trädgårdsskötare, 37  
Pripp, Henrik, grosshandlare, 105, 106  
af Robsohn, C R , 28  
Rudebeck, Sigrid, skollédare, 68, 86  
Röhss, August, grosshandlare, 105, 106, 113, 176  
Röhss, Christian, grosshandlare, 105, 106, 107, 117, 119, 176  
Salén, Ernst, ögonlákare, 94  
Schale, Magnus, sjökaptén, 27  
Sernström, Jonas, handelsman, 31  
Setterberg, Otto, varvsbokhållare, 22  
Silverskiöld, Petter, lákare, 147  
Sinclair, James, grosshandlare, 26  
Sjögren, Carl Wilhelm, bagarmästare, 85  
Sjögren, Hjalmar, professor, 131  
Sjöholm, Johan, byggentreprenör , 110  
Skantze, C Herman, sjökaptén, 151, 152, 154, 166  
Skarback, Sören, författare, 36, 39, 180  
Sophia, drottning, 96  
Stangeretts, mamsell, skollárare, 68, 69  
Steen, Sven, arkitekt, 180  
Sternhagen, Harald, direktör, 124  
Strandberg, mamsell, lärarinna, 53  
Strömberg, J F, sjökaptén, 55  
Svalander, J V, konsul, 176  
Svanberg, Gustaf, borgmästare, 124  
Svensson, Anders, skeppsredare, 101  
Svensson, Svante, grosshandlare, 15, 17, 29, 55, 57, 59, 71, 89  
Söderling, J N, orgelbyggare, 55  
Taube, Carl Gunnar, överlots, 134, 147 - 150  
Taube, Evert, artist och författare, 147 - 149

Taube, Julia Sofia, fru, 147, 149  
Tenglet, Albin, konstnär, 20  
Tergius, Annika, arkivarie, 15  
Tham, Wilhelm Sebastian, direktör, 111, 112  
Trana, Erik, rådmän, 124  
Tranchell, Theodor, varvschef, 109  
Traung, Olof, sjökaptän, museichef, 15, 170, 186  
Trygger, A, kaptän, 176  
Ullman, Jacob Gustaf, handelsman, 31, 33  
Waern, Ivar, varvschef, 110  
Waller, Justus A, grosshandlare, redare, 140, 158  
Weinberg, Carl, disponent, 20  
Welin, P O, 100  
Wieselgren, Peter, domprost, 35  
Wijk, Olof, grosshandlare, 28  
Wilhelm, Kaiser, 139  
Winkrans, C F, rektor, 55, 69, 86  
Volkert, Augusta, född Landgren, 26, 29, 45, 52, 82  
Zackrisson, Constantina, fru, 26  
Ågren, Axel, grosshandlare, 116  
Åhmansson, Anna, gift Holmqvist, 15, 95, 133, 134, 179  
Åhmansson, Anna Maria, 86  
Åhmansson, Carl Olof, 86  
Åhmansson, Caroline, gift Kennedy, 82, 83, 86 - 88, 94 - 96, 105, 108, 151, 152, 173, 176, 178 - 189, 181, 184  
Åhmansson, Charlie (Charles, Karl), repslagerifabrikör, 69, 83, 84, 86  
Åhmansson, Ebba Elisabeth, 86  
Åhmansson, Erik Mauritz, 86  
Åhmansson, Johanna, född Dahlström, 82  
Åhmansson, John Robert, 86, 87  
Åhmansson, Karin Augusta, 95  
Åhmansson, Karl Viktor, virkeshandlare, 95  
Åhmansson, Melane (Christina Charlotta), fru, 86, 95, 130, 133, 179  
Åhmansson, Nils Erland, 86  
Åkerblom, Fredrik, författare, 33  
Åman, fänrik, 30  
Örjans, Jerker, författare, 100, 102

## Litteratur- och källförteckning

- Adler, Axel, m fl**, 1951, Aktiebolaget Göteborgs Handelsbank.
- Alin, Johan och Hofstedt, Lars**, 1913, Göteborgs historia.
- Attman, Artur**, 1963, Göteborgs Stadsfullmäktige 1863 - 1913.
- Berg, Wilhelm**, 1882, Samlingar till Göteborgs historia.
- Bergman, Ernst**, 1954, Gamla Varvet vid Göteborg 1660 – 1825.
- Bring, Samuel E** (red), 1940, Vänners hälsning till J Sigfrid Edström på 70-årsdagen.
- Båtologen 4-99**, Transatlantics historia.
- Davidsson, Jan**, 1983, af Chapman ex Dunboyne ex G D Kennedy.
- Elkan, Sophie**, 1918, John Hall.
- Elliot, Anders Oskar**, 1930, Minnen från det gamla Göteborg.
- Flygare, Eddie**, 1996, Göteborg 1860 – 1950.
- Fredberg, C R A**, 1919 - 1923, Det gamla Göteborg, del 1, 2 och 3.
- Fritz, Martin**, 1995, Göteborgs historia, näringsliv och samhällsutveckling.
- Gamla Majpojkers bildarkiv**, 1936, Det gamla Majorna i bilder.
- Gamla Majpojkers Förbund**, 1932 – 1968, Skriftserie nr 1 – 12.
- Gillis, Lars**, 1993, Gamla Göteborg – bilder som inte fanns.
- Göteborgs Kungliga Segelsällskap**, 1910, Jubileumsbok.
- Hammar, Hugo, m fl**, 1947, Lindholmen 1845 – 1945.
- Hansson, Sigurd**, 1913, Göteborgs Stadsfullmäktige 1863 – 1912.
- Harald, Björn**, 1943, Strövtåg i Göteborgs gamla kvarter.
- Hjern, Kjell**, 1964, Ett svunnet Göteborg.
- Kjellin, Maja**, 1959, Kvarteret Frimuraren i Göteborg.
- Kjellin, Maja**, 1965, Kvarteret Kommersrådet i Göteborg.
- Lazarus**, 1905, Svenska Miljonärer.
- Lundström, Evert**, 1970, Kära lilla London.
- Lundström, Evert**, 1971, Lilla Londons lordar.
- Lundström, Evert**, 1972, Spel upp, lilla London.
- Långström, Erland**, 1926, Göteborgs stads borgarelängd 1621 – 1864.
- Nedström, Christer**, 2012, Föreningen för Göteborgs Försvar 100 år.
- Nilsson, Vilgot**, 1979, Vårt rika fattiga liv.
- Nyberg, Gudrun**, 2007, Doktor Carlanders Göteborg.
- Nyberg, Gudrun**, 2010, Grosshandlare Peter Militz.
- Petersen, Kai**, 2003, När hände vad? Världshistorisk uppslagsbok.
- Rhedin, Peter**, 1990, Gamla Goa Göteborg.
- Riksarkivet**, 2015, Svenskt Biografiskt Lexikon, internetupplagan.
- Rinman, Ture**, 1944, Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd 1869 - 1944.
- Rinman, Ture**, 1969, Svenska Lloyd genom etthundra år.
- Rosén, Axel**, 1940, Det forna Majorna i ord och bild.



- Rundqvist, Agne**, 1982, Kronologiska anteckningar om viktigare händelser i Göteborg.
- Skarback, Sören**, 1992, Göteborg på 1600-talet.
- Skarback, Sören**, 1995, Göteborg – herrgårdarnas stad.
- Skarback, Sören**, 1996, Göteborg på Gustaf IIIs tid.
- Skarback, Sören**, 1997, Göteborg – 777 frågor och svar.
- Skarback, Sören**, 1998, Göteborg kring förra sekelskiftet.
- Skarback, Sören**, 1999, Läkarna i gamla Göteborg.
- Skarback, Sören**, 2000, Brott och straff i Göteborg 1621 – 1900.
- Stenfelt, G**, 1920, Svenskt Nautiskt Lexikon, internetupplagan.
- Taube, Evert**, 1918, Inte precis om kvinnorna.
- Taube, Evert**, 1920, Jag kommer av ett brusand' hav.
- Traung, Olof** (red), 1920, Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd med införlivade och anslutna bolag, 1869 - 1919.
- Traung, Olof**, 1944, Kapten Lundgren.
- Traung, Olof**, 1946, John E Olson, De stora skeppens redare.
- Weibull, Carl Gustaf**, 1915, Göteborgssläkter under 1700-talets senare del.
- Örjans, Jerker**, 2007, Sigyn, ett lyckosamt skepp.

## **Offentliga arkiv**

**Göteborgs stadsmuseum**, Digitaliserad föremålsförteckning, skannade bilder.

**Kungliga Biblioteket, Stockholm.**

**Landsarkivet i Göteborg.**

**Landsarkivet i Lund**, Råbelöfs godsarkiv.

**Regionarkivet, Göteborg.**

**Sjöfartsmuséet, Göteborg.**

**Stadsbyggnadskontoret, Göteborg.**

**Universitetsbiblioteket, Göteborg.**

## **Internetsajter**

[www.arkivdigital.se](http://www.arkivdigital.se), kyrkoböcker, bouppteckningar.

[www.faktaomfartyg.se](http://www.faktaomfartyg.se)

[www.kommandobryggan.se](http://www.kommandobryggan.se), rederihistoria.

[www.majorna.nu](http://www.majorna.nu), artiklar och bilder.

[www.riksarkivet.se](http://www.riksarkivet.se).

[www.wikipedia.se](http://www.wikipedia.se), artikel "Gamla Varvet", personnotiser.

## Ordförklaringar

**Babord.** Ett fartygs vänstra sida när man är vänd föröver.

**Backen.** Förligaste delen av ett fartygs övre däck.

**Bardun.** Ett tåg som stöttar en stångtopp (råsegelstång) akteröver på babords och styrbords sidor.

**Bark.** Ett segelfartyg med minst tre master som för råsegel på samtliga master utom den aktersta som har gaffelsegel och gaffeltoppsegel.

**Beslagsband.** Band varmed man håller samman ett segel med en rå när seglet bärgats.

**Bidevind.** Vind förifrån. Vid bidevindssegling seglar man så högt som möjligt i vinkel mot vinden utan liv i seglen. Hur högt man kan gå beror på riggtyp.

**Bolin.** Tåg för att hålla ett råsegels lovertlik utspänt under bidevindssegling.

**Bramsalning.** Konstruktion som sammanfogar en tredelad masts översta del, bramstången, med den mellersta, märstången.

**Brass.** Tåg för inställning av rårs vinkel i horisontalplanet. De undre rånens brassar går direkt från rånockarna till däck, de övre via block på masten närmast akter ut.

**Brigantin.** Tvåmastat skepp med råsegel på den förliga och gaffel- och toppsegel på den akterliga masten.

**Brigg.** Tvåmastat skepp med råsegel på båda masterna.

**Deplacement.** Ett fartygs vikt, d v s det undanträngda vattnets vikt.

**Dikt.** Tätt intill.

**Donkeypanna.** Mindre ångpanna som lämnar ånga till vinschar mm.

**Dreja bi.** Vända fartyget upp mot vind eller sjö.

**Drev.** Repat tågvirke varmed man tätar nåt.

**Durk.** Golv i båt eller fartyg,

**Dävert.** Bom, i allmänhet svängbar, för hissning och firning av livbåt, skeppsbåt, fallrepstrappa mm.

**Dörhala.** Hala in ett tåg till dess det blir sträckt.

**Fall.** Tåg varmed segel eller rå hissas och firas.

**Famn.** Gammalt längdmått, 1,78 m eller 6 fot.

**Fasta riggen.** Den stående riggen, den fasta delen av ett skepps tackling.

**Fira.** Att gradvis släppa efter ett tåg i vars andra ände en kraft verkar. Motsatsen är att hala eller hissa.

**Fullriggare.** Ett skepp med tre till fem master med råsegel på alla masterna.

**Förlig vind.** När vinden kommer från aktern i vinklar mindre än 45 grader från rakt akterlig.

**Förhala.** Flyttning av fartyg kortare sträckor t ex med hjälp av ankarflyttning.

**Gaj.** Tåg varmed viss rundhult stöttas, t ex klyvarbommen.

**Garnering.** Inklädning av fartygets spant på insidan med brädor.

**Gatt.** Hål eller öppning.

**Gina.** Det grövsta slaget av en talja, avsedd för stora belastningar.

**Glas.** Tidsmått till sjöss. Ett glas är en halv timme.

**Halv vind.** Vinden kommer rakt från sidan.

**Hiva.** Att med spel eller vinsch hala in lina, tross eller kätting, t ex hiva ankare.

**Hundvakt.** Vakten till sjöss mellan midnatt och klockan fyra.

**Kabellängd.** Äldre längdmått, 100 famnar, ca 185 meter.

**Klys.** Järnklätt runt hål som leder ankarkätting eller förtöjning.

**Kranbalk.** En på var sida om bogen utskjutande bjälke för att ta upp ankare till reling.

**Lik.** Lina, insydd i ett segels kant.

**Låring.** Avrundning av ett skepps sida mot aktern.

**Låringsvind.** Vind som kommer in snett akterifrån.

**Läst.** Gammal viktenhet. Svår läst = 2448 kg, ny läst = 4250 kg.

**Löpande gods.** Alla halningståg i en rigg.

**Märs.** Halvcirkelformad plattform, placerad högt på undermasten.

**Nakterhus.** Hölje och montagesockel för skeppskompass.

**Nåt.** Mellanrum mellan bordläggnings- eller däcksplankor.

**Pik.** Förligaste eller akterligaste delen av insidan av ett fartygs skrov.

**Pollare.** Från däck uppstickande timmer- eller metallståndare som utgör fästen för förtöjningstross.

**Registerton.** Volymmått = 100 kubikfot (2,83 kubikmeter). Betecknar volymen på ett fartygs alla stängda utrymmen exklusive brygga, kök och vissa andra utrymmen.

**Rundhult.** Stänger, rår, bommar och gafflar som hör till ett fartygs rigg.

**Rå.** Rundhult som hänger tvärs en mast eller stång för att sprida ett råsegel.

**Röjel.** Trekantigt segel som har förliket spänt mellan två master på en råsegelare. Den förliga fästpunkten kan vara nära däck och alltid lägre än den aktre.

**Skonare.** Skepp med gaffel- och toppsegel på alla master – inga rår.

**Skonert.** Skepp med minst tre master och rår på den förliga masten, gaffel- och toppsegel på övriga.

**Spygatt.** Öppning genom fartygssidan för vatten från däck.

**Styrbord.** Fartygets högra sida när man står vänd mot fören.

**Tackling.** Alla de tåg som är avsedda att stötta master, stänger och rår.

**Talja.** Anordning som består av två block och tåg och som flerdubblar kraften i en lina vid t ex hissning.

**Vant.** Tåg, numera stållina, som stöttar master och stänger i sidled.

**Varpankare.** Mindre ankare som förs ut från fartyget vid förhalning.











# G D Kennedy

Detta är historien om 22-åringen som ärvde ledningen av Gamla Varvet i Majorna i Göteborg.

Där byggdes enbart fartyg av trä, framför allt segelskepp. På andra sidan Göta Älv byggde sedan decennier Lindholmens verkstad redan ångfartyg av stål. Sedan några av Sveriges vackraste segelfartyg byggts under Kennedys tid började han investera i andra företag. Han medverkade i räddningen av Lindholmen efter konkurs, han deltog i ledningen av Svenska Lloyd, startade en storbank och mycket annat innan han krönte sin livsgärning med att starta Transatlantic, Sveriges första transoceana linjerederi.

Sammantaget ger boken en fascinerande skildring av en brytningstid i sjöfarten – från trä till järn i skroven, från segel till ånga för framdriften.

Författare är *John Murray*, född 1935. Han har en lång karriär som journalist bakom sig, i 35 år var han specialiserad på logistik- och transportjournalistik.

**JMF** JM Förlag  
ISBN 978-91-639-1463-8

