



Pekka Karppanen och Kurt Winqvist höll ett föredrag om GE-rederiets kylfartyg på 1990-talet.

GE lunchen lockade närmare 20 deltagare på Nordsjö Sjömanscenter



GE:s sjömansträffar och luncher



På Nordsjö sjömanscenter mindes man 1990-talets kylfartyg.

TEXT: Pekka Karppanen FOTO: Sampsa Sihvola.

Sjöfararna som har jobbat på Gustaf Erikson har hållit kontakten och sparat minnessaker, historier och foton från det legendariska rederiets verksamhet. Under det gångna året har man ordnat lunchträffar i Mariehamn, Åbo och Helsingfors.

Den 7 september hölls det träffar i både Mariehamn och Helsingfors, som lockade närmare 20 deltagare vardera. På Nordsjö Sjömanscenter avnjöt man **Kalevi Utriainens** underbara laxsoppa.

Efter maten höll **Pekka Karppanen** och **Kurt Winqvist** ett föredrag om GE-rederi-

ets kylfartyg på 1990-talet. De gick även igenom reefer-trafiken från 90-talet och fram till i dag.

- GE-sjömännen håller kontakten med varandra. Inte undra på, då rederiet, fartygen och besättningarna var av högsta klass. Minnen finns det gott om och här på fastlandet pratar vi om dem i Åbo nästa gång, sade **Johan Lindberg**.

I Mariehamn hålls det regelbundna lunchträffar. På fastlandet försöker man ordna tre-fyra träffar om året.



De traditionella kylfartygen minskar

Gustaf Erikson hade ett stort tonnage på 1990-talet.

TEXT: Pekka Karppanen, FOTO: Gustaf Erikson broschyr 1991

Efter segelskeppens tid profilerade sig GE som ett kylfartygsrederi och fick verksamheten att löna sig genom utflaggningar i slutet av 1980-talet. Det var högkonjunktur och man trodde på en ökning av kyltransporterna i och med det allt öppnare östblocket och den växande asiatiska marknaden.

GE ökade samarbetet med Lauritzen och beställde 20 kylfartyg från Norge. Investerarkonstortiet bestod av bland andra Hollming, Schumann och Effoa. En annan viktig aktör var den förfinska norske investeraren Thor Rønhovde. Om man räknar in de fyra roro-fartygen som beställdes samtidigt uppgick det totala värdet till 2 miljarder mark.

Till slut kom GE att förvalta 13 nya och på grund av ägararrangemang ett par äldre reefers, som gick i Lauritzens pooltrafik. Samtidigt gjorde man sig av med sina gamla, mindre kylfartyg.

I början av 90-talet skötte GE bemanningen av ett tjugotal fartyg.

Vanligare med kyltransportcontainrar

Länderna i östblocket ökade trots allt inte kyltransporterna, tvärtom försågade marknaden med billigt tonnage. Dessutom skaffade även övriga operatörer nybyggen. Vid samma tidpunkt började man övergå till att transportera gods i containrar och EU:s banan- och äppelkvoter fick effekt. Fraktinkomsterna sjönk och investerarna fick penningbekymmer.

En del av de nya kylfartygen hamnade i bankens ägo. Navicon Ltd fungerade som korrespondentrederi, men GE skötte fortfarande bemanningen

hela decenniet ut. På 2000-talet försvann även det sista kylfartyget ur GE:s bemanning.

Numera transporteras kylgods till stor del i containrar. I världens största containerfartyg, som tillhör Maersk, finns kopplingar till 3 400 kylcontainrar. Vissa reefer-operatörer, t.ex. holländska Seatrade, opererar med specialbyggda kylcontainerfartyg.

Fartygen i pingvinklassen (266 000 cft), som ingick i GE:s förvaltning, seglar fortfarande – främst opererade av bolaget Green Reefers. Av fartygen i kejsarpingvinklassen (400 000 cft) kördes Laponian Reefer till skrotstranden Alang i augusti. Övriga trafikerar för Chiquita och Star Reefers. ✦

