

Bevara Kungsholm i Göteborg!



Ännu en gammal skön kryssningsdam ska dra sig tillbaka från världshaven inom kort. Från oktober i år träder nya SOLAS, Safety of Life at Sea's regelverk i kraft, vilket gör att fd Kungsholm tillsammans med andra flytande kändisar som QE2, fd Norska Sagafjord med flera veteraner tvingats slå full stopp för ever i maskin.

Tragiskt för oss som antingen arbetat ombord, varit passagerare eller enbart är hängivna beundrare av Svenska Amerika Linjens, världshavens otvetydigt, vackraste vinthundar. SAL:s stolta fartygsflotta trafikerande runt klotet 1914–1975.

Kungsholm var den fjärde i ordningen med det namnet i SAL:s flotta och färdigställdes vid John Brown & Co's varv i Skottland 1966. Hon hade ett mycket tilltalande linjespel och fartygets skönhet beundrades världen över. Fartyget anses, fortfarande av många, varande det vackraste passagerarfartyg som någonsin sjösatts, detta i originalskick.

Kungsholm var skapad både för amerikatrakiken men även för exklusiva kryssningar och hon var till en början mycket populär för en välbärgad amerikansk kundkrets. Det föranledde kryssningar till Söderhavet och Australien redan 1967.

Missade inte chansen som aldrig återkommer.

Hon fortsatte att besöka flera olika "aussiehamnar" ända fram till tidiga 1970-talet men i augusti 1975 dukade SAL under av ekonomiska skäl och passagerarfartygen försvann. Kungsholm behöll sitt välkända svenska namn och såldes till norska Flagship Cruises. Det ägarskapet blev kortvarigt och redan 1978 såldes hon vidare till P&O.

Nu skedde något dystert som vi fartygsfantaster naturligtvis skarpt ogillar. Ett namnbyte till Sea Princess går att motvilligt acceptera, men att vid renovering hänsynslöst förändra fartygets utseende är ett helgerån. Sålunda höjde man akterdäck för att öka hyttantalet. Dessutom rev man bort den förliga attrappskorstenen, som gav fartyget en charmant, balanserande omisskännelig karaktär och så byggde man om den aktra skorstenen konformigt. Många med mig anser att P&O totalt misshandlade den svenska skönhetsdrottningen. Hon såg dock fortfarande elegant ut och fick behålla mycket av sitt klassiska linjespel.

1979 flyttade hon de närmaste tre åren till sin nya bas i Sydney men försvann så upp till England och därifrån utgick nya jorden runt-kryssningar. Allt som oftast anlöpdes hamnar i Australien där fartyget under alla år varit välkänt. Från 1986 blev hon baserad i USA och seglade för P&O:s dotterbolag Princess Cruises några år. 1995 fick hon åter byta namn, nu till Victoria då ett nybyggt fartyg skulle fortsätta att bära namnet Sea Princess.

Efter 21 års tjänst för P&O fick hon inte vara med längre då hon ansågs lite gammalmodig i jämförelse med de nybyggda och större fartygen i flottan. 2002 såldes hon därför till ett grekiskt rederi, Leonardo Shipping och fick namnet Mona Lisa med namnens porträtt målat på skorstenen.

De senaste åtta åren i hennes liv blev något mer ostabila men trots allt omväxlande. Hon utchartrades till tyska Holiday Kreuzfahrten och gick mestadels i europeiska farvatten. Av en ren tillfällighet råkade hon efter 31 år "på rymmen" anlända till sin gamla hemmahamn Göteborg i september 2006. Oturligt nog råkade hennes charterbolag gå i konkurs när hon befann sig just där.

För att inte trötta och förlänga det historiska vågsvallet alltför vidlyftigt blev hon sedan hotellfartyg i Qatar under Asiatiska Spelen 2006 för att därefter en kort tidsperiod övergå till seglation i Europa för det spanska kryssningsföretaget Pullmantours och så skedde namnbyte i vanlig ordning – Oceanic II.

2007 återgick trotjänaren till jordenruntkryss som ett flytande universitetsfartyg för "The Scholar Ship" för jättebolaget Royal Caribbean i samarbete med en rad internationella universitet. Men affärer är affärer och inte alltid hjälper ens god marknadsföring om produkten blir för dyr, för då uteblir kunderna, och universitetskryssningarna upphörde.

2008 inträdde en ny charterklient, tyska Lord Nelson Seereisen, och skorstenen fick åter målas om till gamla kända

fartygsnamnet Mona Lisa som återtogs. Som det gåtfulla leende kryssningsfartyget återvände hon några ströresor till världshamnar med alltid tacksamma passagerare ombord, många kryssningsveteraner återkom. Hon besökte gamla hemmahamnen Sydney en sista gång efter sitt första besök som Kungsholm 43 år tidigare.

Ett nyligen avslutat hotellkapitel skrevs i Kanada då Mona Lisa härbergerade 1 000 personer som arbetade med OS Paralympics i Vancouver. Fartygets, mig veterligen, sista officiella kryssning för Nelsons är en 25-dagars kryss till Grönland och Island om nu Eyjafjallajökull håller sig i schack och inte utbryter i sedan länge väntade våldsamerheter i form av ett större vulkanutbrott. Men kan kryssen genomföras plan enligt återkommer Mona Lisa till Bremerhaven den 31 augusti i år – detta över 44 år sedan hon som m/s Kungsholm vinkades av från tusentals människor i Göteborg – inför sin premiärtur till New York.

Vad kommer nu att hända med denna svenska marinhistoriska stolthet? Ja alla vi nostalgiska fartygsälskare runt världen hoppas och förväntar oss naturligtvis att

man bevarar ärevärdiga Kungsholm och låter henne återböras till hemmahamnen Göteborg som ett framtida kulturminne, en turistikon, som ett vackert flytande hotell, restaurang och marint museum vid en lämplig kajplats. Kanske tillsammans med ett annat marint smycke, den världsberömda Ostindiefararen Götheborg, kopian av originalet som gick på grund och sjönk vid Hunnebådan i Göteborgs hamninlopp 1745.

Den omfattande planeringen kan man läsa om på nätet www.salship.se/kung_hotell.asp och nu håller alla tummarna för att den entusiastiske företagsledaren Lars Hallgren som redan 2007 juridiskt band sig att förvärva fartyget från den grekiska ägaren Leonardo Shipping 2010 ska lyckas föra projektet i hamn. Han har dessutom den sanna känslan och viljan att återskapa de två skorstenarna som gjorde Kungsholm så ofantligt vacker. P&O, boven i designdramat, borde faktiskt gå in ekonomiskt för att stödja och återställa fartygets skorstenar till originalskick.

Slutligen en vädjan från tusentals sjöfarare av alla kategorier runt världen, till

politiker och byråkrater i styrelser, nämnder och på kontor i Göteborg eller i runt om i Sverige. Skär bort all red tape! Samarbeta och bidra till övergripande snabba beslut att godkänna för m/s Kungsholm att återböras och placeras i sin hemstad! Tydligt brinner det i knutarna. Det rädde oro för tidsaspekten redan i december 2009. Ge järnet! Missa inte chansen som aldrig återkommer.

Kungsholm får inte försvinna för nedskrotning. Minns att just detta hände när en liten protestgrupp i Stockholm grusade planerna för m/s Gripsholm att bli hotell i Stockholm. Istället förläste hon och sjönk utanför Sydafrika på väg till skrotning i Indien 2001. Göteborg är Sveriges sjöfarts huvudstad. Bevara Kungsholm till eftervärlden ...

I längden blir det för alla parter även en lönande affär precis som för till exempel Queen Mary som hotell i LA, QE2 i Dubai och Holländska Amerikalinjens flytande Hotel Rotterdam m fl liknande projekt.

ULF HJERTQUIST
BRISBANE



CA Clase Marinelektronik – en trygg partner

År 1912 började CA Clase leverera produkter, service och kompetens inom navigation, kommunikation och hydroakustik.

Vi representerar några av de viktigaste leverantörerna vars produktsortiment gör det möjligt för oss att leverera allt från enskilda högkvalitativa produkter till kompletta integrerade systemlösningar.

Vår kompetens inom konstruktion och projektledning, samt våra egna servicetekniker gör oss till en trygg och kostnadseffektiv partner inom den civila sjöfarten.

Läs mer om oss på: www.caclase.se

CA Clase Marinelektronik 031-64 72 00 marin@caclase.se



SHIPPING GOLF 2010

Shipping Golfen inbjuder för 41:a året i rad till spel på **Sjögårde GK** tisdagen den 7 september.

Anmälan görs till shipgolf@wartsila.com
Vänligen ange:

- Namn och företag/senior
- Golf ID
- E-mailadress
- Klubb
- HCP

För ytterligare information kontakta Anneli Carlsson på email anneli.carlsson@wartsila.com alternativt telefon 031-744 46 96.

Välkomna!

