

CHURCHILLS KOJE & ANDERE SELTENHEITEN

CHURCHILL'S BERTH & OTHER RARE ITEMS

HIER GIBT ES SCHON AUSGEFALLENE DINGE. DIE KOJE, IN DER WINSTON CHURCHILL AN BORD OFT SCHLIEF, ALS ER NOCH, ALS MARINEMINISTER, MIT SCHIFFEN ZU TUN HATTE. ODER DER BARHOCKER, AUF DEM SICH ERNEST HEMINGWAY IN EINER HAFENBAR DEN HINTERN PLATT GESESSEN HAT. IST IHNEN ZU BANAL? WIR WÄRE ES DANN MIT EINEM WIRKLICH SELTENEN 360-GRAD-VOLLWINKEL-LIBELLESEXTANTEN VON EINEM DEUTSCHEN U-BOOT? ODER SOLL ES DOCH DIE SCHWERE, GUT VIER METER LANGE ORIGINALPINNE AUS MASSIVEM MAHAGONI SEIN, VON EINER DER LEGENDÄREN AMERICA'S-CUP-RENNYACHTEN DES ENGLISCHEN TEEKÖNIGS SIR THOMAS LIPTON?

VON DETLEF JENS

A ll dies und noch an die hunderttausend nautische Objekte mehr gab oder gebe es im »Fartygsmagasinet«, einem Traditionsladen in Gamla Stan, der Altstadt von Stockholm, gelegen auf einer von jenen 14 Inseln, auf denen die Stadt gebaut ist. Nur wenige Schritte vom königlichen Schloss entfernt, in der Österlånggatan 19, betreibt Freddy Braun seit rund 40 Jahren diesen wunderbaren Laden, der wie eine Schatzhöhle ist für jeden, der maritimes Ambiente und nautische Raritäten liebt. Maschinentelegraphen und Sextanten, Gemälde und Modelle, Schäkel und Wantenspanner, gebrauchte Seekarten und Literatur, Kompass und Steuerräder, Lampen und Originalmöbel aus Schiffskabinen und was nicht sonst noch alles: ein wunderbares Durcheinander von originalen Gebrauchs- und Dekorationsstücken, von denen jedes Einzelne eine ganz eigene Geschichte zu erzählen hätte.

Dabei ist dies nur ein kleiner Teil des Ganzen, welches sich zum größten Teil einige Kilometer außerhalb Stockholms befindet. Es sind insgesamt wohl so um die 100.000 Objekte, die hier in einer Halle auf 900 Quadratmetern und zwei Etagen lagern: Sammlerstücke, Raritäten, Einrichtungsgegenstände, Gemälde, Möbel. Verkauft werden sie in alle Welt, an



die unterschiedlichsten Kunden. »Ich habe ganze Hotels und Büros ausgestattet«, berichtet Freddy. »Aktuell sind wieder etliche Gemälde und andere Dinge an ein Museum verliehen, Restaurants werden mit diesem maritimen Flair verschönert, Privathäuser sowieso. Auch Filmgesellschaften finden bei mir oft Requisiten, die es so nirgends gibt. Sogar einigen Schiffsneubauten wurde mit von mir geborgenen Originalteilen wenigstens ein Hauch des schönen Stils vergangener Zeiten verliehen!« Gerne erinnert er sich in diesem Zusammenhang an eine schwedische Reederei in Familienbesitz, die neue Fährschiffe bauen ließ. Die Schiffbauer saßen bei Freddy, um über eine mögliche Ausstattung der Salons zu beraten; mit dabei war eine alte Dame. Nachdem die Ingenieure immer wieder neue Gründe nannten, warum sie keine alten Teile früherer Schiffe einbauen könnten, klopfte sie einmal auf den Tisch, um sich Gehör zu verschaffen. Sprach dann zwar leise, aber sehr deutlich: »Ich glaube, wenn man es möchte, dann kann man das auch machen.« Damit war die Sache geregelt, seither zieren diese Fähren solide Türen, Beschläge und Einrichtungsgegenstände, die Freddy Braun Jahre zuvor von anderen Schiffen geborgen hatte.

EIN SCHWEIZER IN SCHWEDEN. Wie kommt es dazu? Es ist ein Lebenslauf wie ein Roman, der hinter diesem außergewöhnlichen Geschäft steht. Und, natürlich, eine gehörige Portion Abenteuerlust. »In der Schweiz war es mir immer zu eng«, erklärt er, »darum wollte ich schon als Junge zur See fahren.« Als Matrose erlebte er noch die ausgehende Ära der »echten Seefahrt« mit, bevor der Containertransport alles veränderte. »Wir fuhrten Stückgut in der Trampfahrt, oft lagen wir tage- oder wochenlang in exotischen Häfen, wir ha-

ben noch etwas gesehen von der Welt. Mein erstes Schiff fuhr unter Schweizer Flagge, wir brachten Bauxit von Südamerika nach Kanada, den St.-Lawrence-Strom hinauf, von Hafen zu Hafen, dann wieder zurück nach Trinidad und Tobago und dann wieder nach Kanada. Mein zweites Schiff war ein Dampfer aus Panama, damit bereisten wir vor allem sämtliche Küsten Afrikas ...« So idyllisch, wie das klingt, war es natürlich nicht: In Chile wollte er abmustern, gemeinsam mit seinem Freund Günther, aber der Kapitän wollte sie nicht gehen lassen, weil er dort keinen Ersatz gefunden hätte – also schwärzte er die beiden bei der örtlichen Polizei an und ließ sie, in Handschellen, zurück an Bord bringen.

In Triest allerdings dann gingen die beiden endlich an Land, das war Anfang der 1960er-Jahre. »Wir hatten einfach die Idee, mal ein halbes Jahr Urlaub zu machen. Vielleicht nach Portugal zu fahren, nette Menschen zu treffen ... Also besorgten wir uns einen 2CV und fuhren damit los!« In Marseille allerdings nahm die Reise eine unerwartete Wendung. Und zwar in einer Hafenbar, wo auch sonst: »Dort trafen wir zwei Norweger, die waren um die Welt gesegelt und nun etwas müde, sie wollten unbedingt schnell zurück nach Hause. So ergab es sich, dass wir deren Boot kauften, einen schönen Colin-Archer-Kutter.« Das geschah ganz spontan, ohne Plan und Gespartes, sie verkauften einfach ihre »Ente« und zogen an Bord.

Zunächst segelten sie nach Tanger, wo sie sich sehr billig verproviantierten. Dann wollten sie zu den Kanaren, um dort Touristen umherzuschippeln und Geld zu verdienen, liebten diese Idee aus verschiedenen Gründen dann aber wieder fallen: »Uns zog es nach Norden, nach Skandinavien, da waren

wir beide noch nie gewesen!« Die vage Idee war es, vielleicht einen Sommer dort zu verbringen, dann das Boot zu verkaufen und wieder zur See zu gehen. Aber bekanntlich kommt es ja immer anders ...

»DER WINTER ERWISCHTE UNS IM ÖRESUND«, berichtet Freddy schmunzelnd. »Alles war zugefroren, ein wirklich harter Winter, aber wir brachten das Boot an Land und überholten es mithilfe eines dänischen Bootsbauers, der nur von Elephant-Bier lebte. Sowie das Eis weg war, fuhren wir an der schwedischen Küste entlang und ernährten uns hauptsächlich vom selbst gefischten Dorsch.« So ging es über Öland und Gotland nach Norden: »Immer nur mit einer Übersichtskarte, wann immer wir uns Land näherten, dann schön langsam, einer stand vorn mit einem Bootshaken parat, wegen der vielen Unterwasserfelsen, aber wir hatten ja auch ein robustes Schiff! An Mittsommer kamen wir nach Stockholm, und wir wussten ja nicht einmal, dass es so etwas gibt, Mittsommer. Die Stadt war im Prinzip leer. Wo waren die ganzen Leute?«

Am Strandvågen, damals eine der Hauptstraßen der Stadt, machten sie an einem anderen Boot längsseits fest. »Es war niemand an Bord, wir lugten durch die Kajütfenster hinein in einen schön wohnlich umgebauten Laderaum. Es gab eine Bar, eine kleine Pantry, sogar einen Kamin und all das – da bekamen wir eine neue Idee: Solch ein Boot wollten wir haben, da würden wir ja richtig gut drauf leben können! In unserem jugendlichen Überschwang beschlossen wir: Dieses Boot und kein anderes würden wir kaufen!« Sie wussten weder, ob es überhaupt zu verkaufen war, noch, was es kosten würde. Aber dass sie es haben wollten, das wussten sie, nur sie sollte es sein: die *Alma*. Und annoncierten daher gleich mal ihr eigenes Boot

in einer Tageszeitung zum Verkauf. »Schon wenige Tage später kam ein Flugkapitän mit seinem Sohn, die beiden wollten nach Westindien segeln, und zwar genau mit einem Boot wie unserem. Es war genau das, was sie gesucht hatten, die machten nicht einmal eine Probefahrt, sie kauften es dort an der Pier!«

Mit ein paar schmutzigen Klamotten, relativ viel Geld in der Tasche und einer fixen Idee im Kopf standen die beiden plötzlich wieder an Land. In Stockholm. Wohin jetzt? »Etwas weiter lag ein altes finnisches Frachtschiff an der Pier, da lebten vier Franzosen drauf. Die kellnerten in Stockholm, Wohnungen an Land waren damals Mangelware. Da waren wir willkommen und durften dort wohnen, und weil die vier keine Ahnung von Booten hatten, fuhren wir mit ihnen dann auch raus, es war das erste Mal, dass sie ihr Schiff überhaupt bewegt hatten!« Die Idee, die *Alma* zu kaufen, hielt die zwei gestrandeten Seeleute in Stockholm. »Dann kamen wir tatsächlich in Kontakt mit dem Besitzer, der war Verkaufschef einer größeren Firma und viel unterwegs. Er hatte das Boot umbauen lassen für die eigene Familie, aber auch, um mit Kunden hinauszufahren. Der wollte nicht verkaufen, hatte aber selbst viel zu wenig Zeit für so ein Holzschiff. Diese ganze Arbeit! Also bot er uns an, dass wir an Bord wohnen dürften, wenn wir ihm mit der Arbeit am Schiff helfen. Nun, es war Sommer, es gab viele nette Mädchen in der Stadt, alles war schön, also sagten wir uns: Das machen wir mal für eine Weile.«

DIE NÄCHSTE ÜBERRASCHUNG KAM NACH EINIGEN WOCHEN. »Der Besitzer der *Alma* fragte uns, ob wir nicht bei einem Filmdreh für das schwedische Fernsehen mitmachen wollten!« Ein Freund von ihm hatte seine Galeasse an die TV-Gesellschaft verchartert, doch dabei hatte es



DER LADEN IN
STOCKHOLM
IST DIE REINSTE
SCHATZHÖHLE

THE SHOP IN STOCKHOLM IS LIKE
AN ALADDIN'S CAVE

ein kleines Missverständnis gegeben: Das Schiff war sozusagen *Bareboat*, also ohne Mannschaft, an die Filmleute vermietet worden. Hier kamen die beiden Seeleute von der *Alma* also gerade recht. Und denen war es auch recht: »Wir bekamen 150 Kronen am Tag, damals war die Krone noch fast so viel Wert wie der Schweizer Franken, dazu Kost und Logis im besten Hotel am Ort. Es war das Schlaraffenland für uns! Der Dreh sollte vielleicht zwei bis drei Wochen dauern, aber es war ein schlechter Sommer, es regnete und regnete, und die konnten nicht filmen, und so kamen wir in diese Schauspielergesellschaft, wir saßen unter Deck und warteten auf die Sonne und wurden dabei zum Mittelpunkt. Wir haben jeden Tag zehn gute Wörter Schwedisch gelernt und zehn schlechte. Und viele schwedische Eigenheiten dazu!«

KEIN WUNDER, DASS ES DEN BEIDEN IN SCHWEDEN SO ALLMÄHLICH GANZ GUT GEFIEL. »Damals war Schweden ja offen für Leute, die hier was machen wollten, es gab einen Mangel an Arbeitskraft.« Einen Winter heuerten beide noch einmal auf einem luxuriösen schwedischen Kreuzfahrtschiff in der Karibik an, dann gingen sie zurück: »Wir wollten doch immer noch schauen, ob wir nicht ein Schiff wie die *Alma* kaufen könnten. Und unterdessen stand sie doch tatsächlich selbst zum Verkauf!«

Wenig später zogen sie an Bord ein, und so wurde Schweden dann zur neuen Heimat, für beide. Freddy hatte damals schon begonnen, aus privatem Interesse und ganz nebenbei, maritime Objekte zu sammeln. »Ich sah die Epoche der wirklich schönen Schiffe untergehen«, sagt er. »Da habe ich begonnen, ernsthaft zu sammeln. Habe Kontakte zu Reedereien und Abwrackerwerken aufgebaut, Schiffe gezielt im Auge behalten und Abwracker dazu bewegt. Angebote für Schiffe abzugeben, wenn diese gerade an Billigflaggen verkauft worden waren.« So hat er sich über die Jahre ein engmaschiges Netzwerk aufgebaut, mit Werften in Irland, aber auch Italien und anderswo verhandelt und so im Laufe der Zeit an die 30 Schiffe ausgeschlachtet, von etlichen anderen nur Teile der Ein- und Ausrüstung erworben.

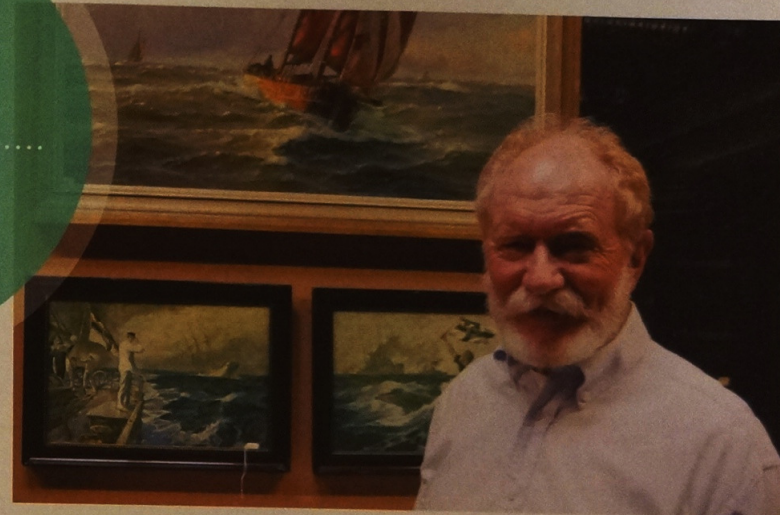
Auch dies ein Abenteuer! »Die Abwracker haben dann ein Angebot fürs Schiff abgegeben, und ich habe die davon über-

zeugt, dass ich alles, was für die ein Problem ist, also vor allem die Einrichtungen, entferne. Gratis habe ich es nicht bekommen, aber die waren froh, dass ich sie davon befreit habe, die wollten ja nur den Stahl. Und an den Orten, wo die Werften saßen, gab es immer Leute, die alles verwerten, bis zur letzten Schraube, alles hat einen gewissen Wert. Mit denen habe ich meist folgenden Deal gemacht: Alles ist mit Messing verbolzt und verschraubt, Bullaugen, Türen und so weiter. Euch gehören alle Schrauben, Bolzen, Muttern. Aber ihr müsst sie holen. Ein Durchschnittsfrachter von 10 bis 12.000 Tonnen brachte immerhin sechs, acht, zehn Fässer voll mit reinem Messing. Und ich bekam dafür alles demontiert.«

Unterdessen musste Freddy an Land ein sicheres Lager suchen. »Es war unglaublich wichtig, die Ware sofort hinter Schloss und Riegel zu bekommen. Wenn ein Schiff verschrottet wird, verlieren die Leute den Respekt davor, was davon wem gehört. Also hieß es für mich immer: Raus mit dem Zeug, an Land gebracht, und schnell die Tür zu!« Einmal wäre er fast auf die Nase gefallen. »Es war ein Kühlschiff mit wunderschöner, massiver Eichenverkleidung unter Deck, die wollte ich haben. Was ich aber nicht wusste: Hinter der Verkleidung war das Schiff mit Naturkork isoliert, das war fest vergossen mit dem Rumpf. Den Kork hätten wir fast nicht entfernen können, aber es war Teil der Vereinbarung: bis auf das blanke Metall. Das hat gedauert, ich musste eine Strafe an die Werft zahlen. Aber dann hatte ich Glück. In Norditalien fand ich eine Firma, die mir den Kork abkaufte, es waren immerhin zweieinhalb Eisenbahnwaggons voll. Die haben es pulverisiert und neue Produkte daraus gemacht, und ich konnte sogar noch einen kleinen Gewinn verbuchen!«

So füllte sich sein Lager, aber verkauft werden musste die Ware auch. »Es gab damals viele Büros im Erdgeschoss in guten Lagen in der Stadt, die hatten höchstens staubige und vertrocknete Pflanzen in den Fenstern. Dort fragte ich dann, ob ich nicht deren Fenster dekorieren dürfe, so mit Steuerrad oder Kompasshaus oder so etwas, zusammen mit einem Schild, wo man anrufen kann. Dafür putzte ich dann die Fenster und kam ab und zu mit einer Torte vorbei – die fanden das toll! Ich hatte dann fünf solcher Stellen in

Freddy Braun und einige seiner vielen maritimen Gemälde // *Freddy Braun in front of just a few of his many maritime paintings*



Stockholm. Das lief. Nur oft hielten sich die Leute nicht an die angegebene Zeit, ab und zu kamen sie auch gar nicht zur Verabredung, da bekam ich doch die Idee, selber ein kleines Geschäft zu eröffnen.«

Aus diesem »kleinen Geschäft«, zunächst irgendwo im Süden von Stockholm, wurde nach langer Suche und zäher Verhandlung das eingangs erwähnte »Fartygsmagasinet«, in den Räumen eines Hauses aus dem 16. Jahrhundert, in dem jahrzehntlang zuvor schon der Schiffsausrüster Gunnar Gordon zu Hause war. Zwischenzeitlich wurden daraus außerdem noch vier weitere »Filialen«, Geschäfte in besten Lagen von Basel, Lugano, London und Oslo. Über 20 Jahre lang liefen auch diese Geschäfte prächtig, aber mittlerweile hat sich Freddy Braun wieder reduziert: »Ich werde ja auch älter!«. Daher hat er auch die Tür für einen möglichen Nachfolger geöffnet, aber noch hat sich kein passender Interessent für sein Geschäft gefunden.

IN SEINEM HAUPTGESCHÄFT IN STOCKHOLM KAUFEN AUCH IMMER MAL WIEDER PROMINENTE UND ROYALS EIN, über die der sonst so gern erzählende Freddy jedoch wenig sagt: »Damit mache ich ungern Werbung.« Nur eine amüsante Anekdote gibt er dann doch zum Besten: Wie eine zugegeben sehr schöne Bordtoilette aus England, mit einem stilvoll verzierten Porzellanbecken, bei ihm gekauft wurde – für die Toilettenammlung von Prinz

Charles. Kein Scherz! »Sammler umgeben sich doch mit den verrücktesten Dingen«, sagt Freddy nur dazu.

Sonst ist er, wie gesagt, weniger wortkarg. Er kennt die Geschichten der meisten der von ihm ausgeschlachteten Schiffe, die Geschichten der meisten Gegenstände in seinem Lager. Und er erzählt sie gerne. Sie würden nicht ein, sondern mehrere Bücher füllen. Er weiß auch, wo seine Objekte so abbleiben. Zwei riesige Suchscheinwerfer von der britischen Navy zum Beispiel. Einer davon steht heute im parkähnlichen Garten einer Villa in Kalifornien und beleuchtet das Anwesen. Ein anderer wurde als stilvolles Gehäuse für ein Fernsehgerät im Schlafzimmer eines norwegischen Reeders umgebaut, der darauf besteht, dass bei ihm nur Mahagoni und Messing verwendet wird. So verschwand das TV eben im Scheinwerfer, und nur die Glasscheibe deutet äußerlich auf die Zweckentfremdung hin.

Die Scheinwerfer stammen von Freddys letzter Abwrackaktion, das war in den späten 1980er-Jahren in Cornwall, wo drei britische Minensuchboote ausgeschlachtet wurden. Der Nachschub an originaler Ware ist seither mehr und mehr versiegt, aber, so Freddy: »Die Dinge kommen dafür immer wieder zu mir zurück. Und ich kann sie dann wieder und wieder verkaufen, denn an Wert verlieren originale Nautikitäten nie!« //

www.seaborne-fartygsmagasinet.com

»EINE BORDTOILETTE FÜR DIE KLO-SAMMLUNG VON PRINZ CHARLES«

ÖFFNUNGSZEITEN:

DONNERSTAG & FREITAG 11 BIS 18 UHR,
SAMSTAG 11 BIS 15 UHR
... ODER AUF VERABREDUNG!

HERE YOU CAN FIND QUITE UNUSUAL THINGS. THE BUNK THAT WINSTON CHURCHILL OFTEN SLEPT IN WHEN, AS NAVY MINISTER, HE HAD A LOT TO DO WITH SHIPS OR THE BAR STOOL FROM A WATERFRONT BAR ON WHICH ERNEST HEMINGWAY PLACED HIS BUTT. IS THIS TOO BANAL FOR YOU? HOW THEN, IN THAT CASE, WOULD YOU FEEL ABOUT A REALLY RARE 360-DEGREE FULL ANGLE SEXTANT? OR SHOULD IT BE THE HEAVY, MORE THAN FOUR METRES LONG, ORIGINAL SOLID MAHOGANY TILLER FROM ONE OF THE LEGENDARY AMERICA'S CUP RACING YACHTS OF THE ENGLISH TEA MERCHANT, SIR THOMAS LIPTON?

BY DETLEF JENS

All this and nearly one hundred thousand more nautical objects were or are present in the »Farttygsmagasinet«, a traditional shop on *Gamla Stan*, Stockholm's Old Town, located on one of those 14 islands on which the city is built. Just a few steps away from the Royal Castle, in the Österlånggatan 19, Freddy Braun has, for the past 40 years, been running this wonderful shop that is like an Aladdin's cave for anyone who loves maritime atmosphere and nautical curiosities. Engine telegraphs and sextants, paintings and models, shackles and turnbuckles, used charts and literature, compasses and steering wheels, lamps and original furniture from ship's cabins and what not else: a wonderful jumble of original consumer items and decorative pieces, each of which has a unique and individual history to tell.

And this is only a small portion of the whole collection, which, for the most part, is located a few kilometres outside of Stockholm. Around 100.000 or so objects are all stored there in a hall of 900 square metres and on two floors: collectibles, rarities, furnishings, paintings. They are sold all over

the world, to the most varied customers. »I have equipped complete hotels and offices,« says Freddy. »Currently some paintings and other artefacts have been lent to a museum, restaurants are being beautified with this maritime flair as are private houses. Even film companies approach me for props that they cannot find anywhere else. Even some new built ships were fitted with original parts that were salvaged by me so they at least have a hint of the beautiful style of yesteryear!« In this context he fondly remembers a Swedish family-owned shipping company that was building new ferries. The shipbuilders sat together with Freddy in his office to discuss the possible outfitting of the salon; also present was an old lady. After the engineers repeatedly came up with new reasons why they could not install old parts of earlier ships she tapped the table once to get the attention of everyone. Then she spoke quite softly but very clearly: »I believe that if you want this, then it can also be done.« The matter was settled, since then these ferries have been graced with solid doors, fittings and furnishings that Freddy Braun had recovered years earlier from other ships.

FREDDY BRAUN, A SWISS NATIVE, IN SWEDEN.

How did this come about? The course of his life reads like a

novel. And, of course, a healthy portion of adventure also goes with it. »Switzerland always seemed too small for me, even as a boy,« he explains, »so I always wanted to go to sea.« As a deckhand he experienced the last stages of the outgoing era of »real seafaring«, before the switch to container transport changed everything. »We transported general cargo in tramp steamers, we often were anchored for days or even weeks in exotic ports, we saw every corner of the world. My first ship sailed under the Swiss flag, we brought bauxite from South America to Canada, up the St. Lawrence River, from port to port, then back to Trinidad and Tobago and then back to Canada. My second ship was a steamer from Panama, so we travelled mainly along the coasts of Africa ...« It wasn't, of course, all as idyllic as this sounds: in Chile he wanted to sign off, together with his friend Günther, but the captain did not want to let them go because he couldn't find replacements there – so he told a nasty tale about them to the local police and had them delivered on board, handcuffed.

In Trieste, however, the two finally managed to leave the ship, that was in the early 1960s. »We simply had the idea to take a half year vacation. Perhaps to drive to Portugal to meet some nice people ... So we bought a 2CV and drove off in it!« However, in Marseille, the journey took an unexpected turn. In, where else, a waterfront bar: »There we met two Norwegians who had sailed around the world and were now a little tired, they were eager to return home quickly. So it came about that we bought their boat, a nice Colin Archer cutter.« This happened quite spontaneously, without a plan or savings, they simply sold their little Citroën and went on board.

First they sailed to Tangiers, where they could provision cheaply. Then they wanted to go to the Canary Islands to do some charter work with tourists and to make some money, but for various reasons they decided to abandon this plan quickly: »We were drawn north, to Scandinavia, where neither of us had ever been!« This was the vague idea, perhaps to spend a summer there, then to sell the boat and to go back to sea. But as usual, things always turn out differently ...

»THE WINTER OVERTOOK US WHILE WE WERE IN THE ÖRESUND,« Freddy says with a grin. »Everything was frozen, a really tough winter, but we brought the boat ashore and overhauled her with the help of a Danish boat builder who lived on Elephant Beer alone. As soon as the ice was gone, we went on to the Swedish coast and survived mainly from the self-caught cod. And so we travelled further northwards to Öland and Gotland. Always only with an overview map so whenever we came close to shore we went nice and slow, with one of us standing ready in the bow with a boat hook, because of the many underwater rocks, but we also had a very robust ship! We arrived in Stockholm during the midsummer, before that we had not even heard of such a thing, midsummer? The city was basically empty. Where were all the people?«

They moored their boat alongside another vessel on Strandvägen, then one of the main streets of the city. »There was no one on board, we peeped through the windows of the cabin into a nice, cosy converted cargo space. There was a bar, a small pantry, even a fireplace and things like that – and in that instant we got a new idea: we wanted such a vessel. On a vessel like that we would be able to live! In our youthful exu-



ORIGINALE STEUERRÄDER,
EN GROS UND EN DETAIL //
HE HAS MANY DIFFERENT, ORIGINAL STEERING WHEELS

berance we then decided: this boat and no other would be the one we would buy.« They did not know if it was even for sale, nor what it would cost! But they wanted to have her, that they knew for sure, whatever the cost this was to be the one: the *Alma*. And so they immediately advertised their own boat for sale in a daily newspaper. »A few days later, an airline pilot came by with his son, the two wanted to sail to the West Indies and in precisely a boat like ours. It was exactly what they were looking for, they bought it then and there at the dock!«

With some dirty clothes, quite a lot of money in their pockets and a crazy idea in their minds, the two were suddenly stranded on land. In Stockholm. Where to now? »A little further along the pier was an old Finnish cargo ship, four French waiters lived on board. They worked in Stockholm, at that time flats on land were in short supply. We were welcome there and were allowed to live on board. The four of them didn't have a clue about boats, and we took them out for a trip, it was the first time that they had moved their ship at all!« It was the idea of buying the *Alma* that held the two stranded sailors in Stockholm. »Then we actually came in contact with the owner, who was head of sales of a big company and travelled a lot. He had had the boat outfitted for his family, but also to take customers out. He did not want to sell but he also didn't have enough time to maintain a wooden ship. All that work! So he offered to us that we could stay on board if we helped him with work on the ship. Well, it was summer, there were a lot of nice girls in the city, life was good, so we said that we would do it for a while.«

THE NEXT SURPRISE CAME AFTER A FEW WEEKS. »The owner of *Alma* asked us if we wanted to join a film shoot for Swedish television!« A friend of his had chartered his schooner to the TV company, but here there was a little misunderstanding: the film people had assumed that she would come with crew, but the owner chartered her as a bare boat. So here the two sailors from the *Alma* came in handy. And it was also quite a good deal: »We got 150 crowns a day, at the time the crown was still worth almost as much as the Swiss Franc, and to top it off we got board and lodging in the best hotel in town. It was the land of plenty for us! The shoot-

ing was only supposed to take two to three weeks, but it was a bad summer, it rained and rained, they could not film and so we came into this company of actors, we sat below deck and waited for the sun and became the centre of attention. Every day we learned ten good Swedish words and ten bad ones. And many Swedish peculiarities as well!«

NO WONDER THAT THE TWO OF THEM GRADUALLY CAME TO LIKE SWEDEN. »At that time Sweden was open to people who wanted to do something, there was a shortage of manpower.« One winter they both signed on to a luxurious Swedish cruise ship in the Caribbean, and then they came back again. »We were still always looking to see if we could not buy a ship like the *Alma*. And meanwhile she was indeed up for sale!«

Soon afterwards they stepped aboard and so Sweden became the new home for both of them. Back then incidentally, and out of private interest, Freddy had already started to collect maritime objects. »I saw the era of the truly beautiful ships disappearing«, he says. »So I began to collect seriously. Built up contacts with shipping companies and ship recycling facilities, kept my eyes targeted on particular ships and convinced wreckers to bid for ships if they had just been sold to flags of convenience.« In this way he built up an extensive network, with shipyards in Ireland, but also Italy and elsewhere and so over the years he cannibalized as many as 30 vessels and purchased parts of the inventory of interiors and equipment of many others.

And once again, this was an adventure! »The wreckers then made an offer for the ship and I managed to convince them that I would remove everything that was a problem for them, in this case mainly interiors. I did not get it for free, but they were glad that I dismantled it as they were only interested in the steel. And in the vicinity of shipyards you could always find people who could use everything, down to the very last screw, everything has some value. With those people I usually made the following deal: everything is attached with brass bolts or screws, portholes, doors and so on. They get all the screws, bolts and nuts. But they have to remove them themselves. An average freighter of 10 to 12.000 tonnes brought no

fewer than six, eight or even ten barrels of pure brass. And I got everything dismantled.«

Meanwhile Freddy had to find a secure warehouse somewhere ashore. »It was vital to get the goods immediately behind lock and key. When a ship is scrapped, people lose respect for it, for what belongs to whom. So for me it was always: get the stuff ashore and quickly lock the door.« Once, however, the deal nearly backfired. »It was a refrigerator ship with beautiful, solid oak panelling which I really wanted. What I did not know was that behind the panels, the ship was insulated with cork, which was firmly attached to the hull. We couldn't really remove the cork, but it was part of the agreement with the shipyard: down to the bare metal. That took quite a while and I had to pay a penalty. But then I got lucky. In northern Italy, I found a company that bought the cork from me. There were at least two and a half railway wagons full! They then pulverized it and made new products from it and I was even able to jot down a small profit!«

So his warehouse slowly filled, but he also had to sell the goods. »There were many offices on the ground floor in prime locations in the city, which at the most had dusty and dried plants in the windows. I asked them if I could not decorate their windows, with a steering wheel or a binnacle or something, together with a notice saying where you can call. For this, I also cleaned the windows and from time to time came by with a cake – they thought it was great! At the time I had five such places in Stockholm. That went well. But often the people failed to keep to the specified time, and sometimes the people didn't come to the appointment at all, and so the idea grew to open a shop of my own.«

Initially, Freddy found a small shop in the south of Stockholm. Soon, however, he discovered the traditional shop in which his business is now located, in the old town. Gunnar Gordon, a well known ship chandler had been here for decades, if not centuries, and after much negotiating and patience, this chandler, when reducing the size of its premises, rented half out to Freddy. This is today still the home of the original »Fartygsmagasinet« shop. In the meantime, Freddy also opened up branches of his business in Basel, in Lugano, in London and in Oslo. For over



Auch Schiffmodelle jeder Art sind unter den Einrichtungsgegenständen. / Ship models of any description are also among the furniture items.

20 years these shops went extremely well, but now Freddy has downsized again: »I find that I am getting a bit old!« He has, by now, also opened the door for a possible successor but, as yet, the right person has not turned up.

IN HIS MAIN BUSINESS IN STOCKHOLM CELEBRITIES AND ROYALS STILL COME FROM TIME TO TIME TO BUY THINGS, but Freddy says: »I do not like to advertise that fact too much.« He reluctantly tells just one amusing anecdote: about how an admittedly very nice marine toilet from England, with a stylishly decorated porcelain basin was purchased from him – for the toilet collection of Prince Charles. This is not a joke! »Some collectors surround themselves with the craziest things,« Freddy adds succinctly.

Otherwise, he is less taciturn. He knows the stories of most of the ships he has cannibalized, the stories of most items in his establishment. And he loves to tell them. They wouldn't fill one but several books. He also knows where his objects go to. Take, for example, two giant searchlights of the British Navy. One of them is now installed in the park-like garden of a villa in California and lights up the property. Another was rebuilt as a stylish housing for a television set in the bedroom of a Norwegian shipowner who insists that only mahogany and brass should be used in his house. So the TV just disappears into the spotlight and only the glass screen gives any external indication of the misappropriation.

The searchlights are from Freddy's last scrapping expedition, which was in the 1980s in Cornwall, where three British minesweepers were cannibalized. Since then the supply of original goods has more and more dried up, but as Freddy says: »Things keep coming back to me. And then I can sell them again and again, because original nautical antiques never depreciate!« //

www.seaborne-fartygsmagasinet.com

OPENING HOURS:

THURSDAY & FRIDAY 11 AM - 6 PM,
SATURDAY 11 AM - 3 PM
... OR BY SPECIAL APPOINTMENT!

Schiffe dieser Art lieferten Einrichtung
und dekorative Ausstattungsgegenstände //
Ships like these were the source for the many
nautical items




NEPTUNIA

Official partner of sailing events and yacht clubs

HANDCRAFTED CUTLERY

INSPIRED BY THE SEA

COUTELLERIE D'ÉLÉGANCE

WWW.NEPTUNIA.FR

THIERRY.HENRIOT@NEPTUNIA.FR