



EGEN KURS: I 1963 gikk sveitseren Freddy Braun i land i Stockholm og etablerte seg som profesjonell vrakplyndrer. I dag har virksomheten filialer i Stockholm, London, Basel og nå også på Aker Brygge.

Foto: HUGO LAURITZ JENSEN

Gøy på vannet

Vor du hugger opp en skrotet sovjetrussisk ubåt av Whisky-klassen, eller de tre lekke italienske passasjerskipene «Giuseppe Verdi», «Donizetti» og «Rossini» gjelder det å berge innmaten. Europas ledende forretning i ramsalt maritim nostalgi har 30 års fartstid som kresen vrakplyndrer – og har nå fortøyd en filial i Oslo.

ANTIKVITETER

Av HUGO LAURITZ JENSEN

Tiden jobber for dette markedet, sier Freddy Braun. Nå bugges båter fra 70-tallet opp – og fra dem er det utlet i bestet. Respalax og prefabrikerte innredninger uten en touch av edeltre eller så mye som en messingskrue er uten interesse for Fartymagasinet i Stockholms Gamla Stan, forretningsen ved samme navn (i) i Basel, eller Seaborne Interiors Ltd på St Katharine-by-the-Tower i London. Eller for den nyåpnede filialen Fartymagasinet på Aker Brygge i Oslo.

To ganger i året avholder Braun auksjoner over maritime antikviteter i Stockholm. Katalogene går ut i opplag på 5000. Høsten 1996 planlegger han den første maritime auksjonen i Oslo.

De siste luksuriøse innredede dampere er hugget opp og har fått sitt stål smeltet om. Prisen på det klassiske maritime in-

terior vil fortsette å stige etter en enkel økonomisk lov: Tilførselen av ytterligere objekter til dette markedet er så godt som tørket inn.

Freddy Braun er sveitseren som mot alle odds (og familieråd) gjorde sjømann av seg; jungmann, matros, båtsmann – og ikke bare på Rhinens flodlektre. Han stenvet ut på alle verdenshav, før han kjøpte en Colin Archer-skøyte i Middelhavet (og installerte en T-Ford-motor), og seilte den til Stockholm i 1963. Her ble han hyret til å være mannskap på en 30-meters galeas som skulle være med i det første svenske TV-teater.

Siden har Freddy Braun bygget opp sin virksomhet – vel vitende om at mulighetene for å skaffe frem det ypperste av sjøfart interiører en dag ville ta slutt. Han kjøpte den legendariske skipshandelen Gunnar Gordon i Gamla Stan – med tradisjoner som skriver seg tilbake til 1600-tallet. Her er Fartymagasinet i dag. Morselskapet har base i Sveits; mest praktisk for å håndtere budgivinger på skip verden over i en pre-EU-tid da det å flytte penger til og fra Sverige innebar en armada av skjemaer.

Wallenbergs ferge

I Europa er det andre antikvitetsforretninger som selger maritime objekter. Men Freddy Braun er den eneste som leverer hele skipsinteriører, fra vegger, gulv og interiører ned til den minste messings-

innvendig for absolutt alt. Hver skrue blir tatt vare på for å bli plassert nøyaktig samme sted etter møysommelig restaurering.

Her kommer den sveitsiske millimeter-nøyaktigheten inn, mener Braun.

Tidligere ble de opphuggingsklare båtene lagt på reden. Gammel spillolje ble helt over treverk og interiør. Man ville også brenne ut den giftige blymønten som ble brukt som rustbeskyttelse. Det brant gjerne i 14 dager. Stolte Amerika-linjedampere – nasjonale vitsetkort! – gikk opp i røyk. Det var selvsagt også forferdelig fra et miljøspunkt, sier Braun.

Røkesalongen fra luksu-fergen «Kong Gustav» har Braun ikke villet selge til en privat eier (det koster et ukjent antall millioner).

Disse fergene var datidens flotteste fartøyskattør trafikerte i Europa. En slik røkesalong bør komme almenheten til gode.

Braun forhandler nå med delstatsregjeringen i Bremen som vil ha den komplette røkesalongen til sin nye faste representasjon i Berlin.

Ubåter og minesveipere

Det største prosjektet for Braun og hans connoiseur-håndverkere var å tømme de tre italienske linjefartskipene fra 1950-51 oppkalt etter Italias store komponister, hver på 12.000-13.000 tonn dødvekt. De gikk i cruiseferd til oljekrisen i 1973. Så gikk de i opplagsbøylene i påvente av bedre tider, som aldri kom. Deres skjebne var beseglet. Brauns team gikk i gang med å berge interiører fra hundrevis av lugarer – arbeidet tok flere år.

Det siste Braun har gjort, var å tømme en russisk ubåt av Whisky-klassen som ble buksert til Åbo i Finland for opphugging.

Ombord hang en masse tomme metallkasser, opprinnelig brukt til tekniske tegninger. Len rampe hang en slik tegning igjen. Vi tok den ut og snudde den. På baksiden var et ekstremt detaljert kart av den svenske kysten ved Karlskrona – på russisk!

Vi har også berget ting fra for eksempel British Navy's minesveipere fra 1939. Den gamle isbryteren «Ymer» er vi også involvert i. Men de store passasjerfartøylene er nå borte. Det som finnes igjen er noen av de frakteskipene som også hadde maksimalt 12 passasjerkahytter ombord, ofte i praktfullt håndverk.

Freddy Braun viser frem messingen fra de engelske minesveiperne; her er strekkfisker til 3300 kroner, et anker i messing til 16.800 kroner, vakre ankerlykter til 2400 kroner, gedigne messingpullerter.

Braun har til og med berget hele svømmebassenger fra de gamle Atlanterhavsdampene, med praktfull mosaikk, benker og treverk i massivt teak. En styrtrik italiener i Apenninene fjellene fikk fraktet to slike gjennom hele Europa, og den siste veien med helikopter.

I Fartymagasinet finnes oktanter, sekstanter, maskintelegrafer, kompasser, tåkelur, hvaltenner, maritim kunst, posters fra de ulike Amerika-linjer, lanterner, ratt – og gedigne skap, bord og annen innredning.

Verftsmodeller selges fra 50.000 til 200.000 kroner. Utstilt i sin glasskasse står M/S «Skjelbred» bygget i 1937 av Burmeister & Wain i København for rederiet Skjelbred i Kristiansand. Den er over halvannen meter lang og praktfull i sine detaljer; prislappen sier 158.000 kroner.

Her henger en akvarell fra Keiser Wilhelms hoff-marinemaler, fra Bergen havn. Her er de klassiske skipsportrettene, dykkerhjelmer i kobber, mannhull og skipsklokker.

Kundene er noenlunde jevnt fordelt mellom private liebhavere og næringslivet. Kombinasjonen av nostalgi over en svunnen tid og et funksjonelt innredningsalternativ er Brauns forretningsidé. Er så rederiene spesielt flinke til å ta vare på sin maritime historikk?

– Tvert imot, sier Braun.



krue. Master, kommandobroer, vinsjer, befalskahytter, dekkshus, køyer, overbygninger – alt kan skaffes. Forrige uke avsluttet han i Stockholm innredningen av et komplett maritimt møterom for avisen Dagens Industri i det nye Bonnier-huset.

Sjefredaktør Hasse Olsson hadde lenge ønsket seg to ting: Å få krysse Atlanteren med «Queen Elizabeth 2» – og et slikt møterom duftene av salte verdenshav. Braun har også skaffet Veritas i Stockholm en egen innredning, og sørget for spesielle hotellsuiter blant annet i Stavanger.

Skreddersydd linje-interiør koster. Det er definitivt billigere på IKEA.

Nylig ble søsterskipene «Kong Gustav V» og «Dronning Victoria» hugget opp. De ble bygget tidlig på 1900-tallet, som de første fergene mellom Sverige og Tyskland – og gedigent og eksklusivt innredet etter påtrykk fra Wallenberg-klansens overhode etter en frysedø og kummerlig reise fra Sverige til Berlin. Braun gikk som vanlig i kompaniskap med opphuggerne; hans menn rensker skipene

