

Ulf Trapp var alltid mycket engagerad när Sessanlinjen byggde nya fartyg. De utåtvinklade fönstren på förkant tillkom för att det ansågs förbättra utsikten. Utsikt var det inte annars mycket av under Ulf Trapps tid som ubåtsbefäl.

Illustration: Cecilia Lundgren

Ulf Trapp

Ulf Trapp kan närmast beskrivas som den förste riktige färjeredaren. Hade färjetrafik fortsatt att vara, just vad färjetrafik från början var ämnat att vara, hade han också förblivit den riktigt store. Men annat kom emellan. Vilken koppling han har till Sound of Music skall vi också beröra.

Ulf Trapp har beskrivits som en mycket bra berättare. När han tog till orda lyssnade folk. Det är kanske därför det finns så mycket anekdoter att rapportera om honom. Samtidigt har folk i hans omgivning sagt att han var en auktoritet, men det var frihet under ansvar som gällde. Därvidlag skall han ha varit närmast en kopia av sin egen far.

Ulf föddes i Lübeck 8 november 1918. Hans far, Harry Trapp, var placerad där för att bevaka och bygga upp ett kontaktnät för mäklarfirman som farfadern, Rudolf, hade. Det är alltså mycket tack vare generna som Ulfs gärning kom att vara inom sjöfart. Att det skulle komma att handla om just färjetrafik stod också klart tidigt. Harry var med om att grunda Rederi AB Göteborg – Frederikshavn-Linjen, eller Sessanlinjen som vi kommer att använda. Sessanlinjens grundande och första epokgörande tid finns för övrigt väl dokumenterat i artikeln "Två S, sida vid sida" i avsnittet om Danmarksbåtarna.

Som treåring kom Ulf Carl Harry Trapp, som var hans fulla namn, hem till Sverige. Familjen bosatte sig i Alingsås. Skolgången var inte utan problem, för den blivande skeppsredaren var alltid "full i sjutton", som det beskrivits. Practical jokes låg alltid nära till hands. Som skolorngdom hatade

han maten i skolan. Samtidigt hade han snappat upp att grävlingar åt allt som var ätbart. Sagt och gjort, Ulf snokade reda på ett grävlingsgryt och satte en tallrik med skolmaten intill. Dagen efteråt stod skolmaten kvar, medan grävlingen uppenbarligen hade förlustat sig på annat! Skolgången avslutades på ett internat i Malmköping, där han gick med brodern Björn. Björn skulle senare också arbeta inom sjöfarten, på mäkklarfirman Borlind, Bersén & Co AB. Idag är hans son Tomas Trapp VD där. Ulfs farbror, Jarl Trapp, var för övrigt med och bildade rederiet Bifrost.

Som ung lärde sig Ulf Trapp att segla ute på Styrö. En gammal sjöman stod med megafon i sitt fönster ett stenkast från sjökanten och ropade ut instruktioner till Ulf. Blivande frun Britt, född Alarik, hade varit och besökt vänner uppåt Bohuskusten och skulle hem. Hellre än att ta sig hem på annat vis blev hon rekommenderad att segla hem med Ulf. Så träffades de!

Redan som 15-åring bestämde sig Ulf för att gå till sjöss och han uppmuntrades i sitt beslut av pappa Harry. Han började på en åländsk skuta som gick med timmer i Östersjön, men flyttade senare över till en tremastad bark som seglade på Australien. Av sin far fick han en rejäl kniv, som man av tradition skulle ha med sig till i stort sett allting – inklusive när man åt. Emellertid var den så praktig och lång att den överglänste båtsmannens. Båtsmannen tog därför kniven och bröt av den och sedan fick Ulf ”inrätta sig i ledet”. Av samma anledning hälldes det salt i hans tagelmadrass, som han fått med hemifrån. Salt förstör tagel. Att komma från en fin familj på den tiden kunde straffa sig.

Ulf trivdes dock och han visade sig duktig på att dryga ut inkomsterna. På sin andra fick han ta hand om mathållningen ombord. Bland annat handlade han upp inälvsmat i Australien, där detta annars kastades. Ombord åt man kalvlever och kalvbräsk med god aptit. Matlagning förblev ett intresse i den mån att han tyckte om att komponera maträtter och att hitta på recept, dock kunde Ulf gärna lämna själva platsen bakom spisen åt andra.

Krigstid på ubåt

Under krigsåren tog Ulf Trapp värvning i marinen. Där föll sig tjänstgöring på ubåt naturligt och han avancerade snabbt. Han skulle ha gått ombord på ULVEN, men blev av olika anledningar försenad på tågresa dit. När släkten fick nyheterna om att ULVEN hade förolyckats utgick man från att Ulf hade följt den i djupet, men ödet hade velat annorlunda.

I en annan incident var han med om att rädda en annan ubåt, i vilken en blivande hamndirektör i Göteborg tjänstgjorde. Vid en förhandling om hamntaxorna för Sessanlinjen, som inte gick som rederiet önskade, lär Ulf ha utbrutit: ”och dig räddade jag...”

I samband med desarmering av en mina i Marstrandfjorden råkade den sprängas och en rejäl metallflisa slog in i ryggen och alltsedan dess bar han ett ärr där. Ett annat ärr tvärs över magen härrörde från hantering av en landgång



Foto: Arkiv Familjen Trapp

Ulf Trapp jobbade ombord på Sessanfärjorna och förde befälet på PRINCESSAN MARGARETHA, innan han senare gick i land.

som rasat ner i en docka och som man försökte lyfta på plats. I slutskedet av kriget lär han ha blivit strandsatt i Estland på en gummiflotte. Hans uppgift var att ta kontakt med motståndsrörelsen för att organisera flyktingtrafiken.

På mycket avlägset håll var för övrigt Ulf Trapp släkt med den kapten von Trapp som utgjorde rollfigur i filmen ”Sound of Music”. I den verklighetsrelaterade berättelsen var kapten von Trapp ubåtskapten i den österrikiska marinen (på den tid Österrike utsträcktes till hamnarna vid Adriatiska Havet).

Familjen och kollegorna

Efter kriget återkom Ulf Trapp till Sessanlinjen och tjänstgjorde som styrman på KRONPRINCESSAN INGRID och avancerade till kapten på PRINCESSAN MARGARETHA – som han dessutom i stor utsträckning var med och planerade.

Ulf och Britt Trapp fick tre barn. Mellanbarnet Elisabeth jobbar idag med tandhygien, medan storasyster Katarina och lillebror Christian också hamnade i Sessanlinjen. Medan Christian lämnade branschen, fortsatte Katarina över till Stena Line när Sessanlinjen köptes upp. Det berättas att Sten A. Olsson alltid vinnlade sig om att specifikt gå och hälsa på henne i bogningsavdelningen när han var på kontoret.

Det allra största fritidsintresset var att segla. Alltifrån segelbåtar till motorbåtar i skiftande storlekar hette alltid

Stiliga uniformer till trots trivdes han alltid bäst i ”Stoppen”, en ilsket röd textilmössa som till sist var stoppad så många gånger att det egentligen inte fanns något kvar av originalet!



Foto: Arkiv Familjen Trapp



Foto: Arkiv Familjen Trapp

På den tidens färjor fanns det inga täckta bryggvingar utan man stod ute och navigerade i full snöstorm.

”Atout”. Längdskidåkning var en annan favoritsysselsättning och Ulf Trapp med familj tillbringade flera jul- och nyårshelger i Sälen.

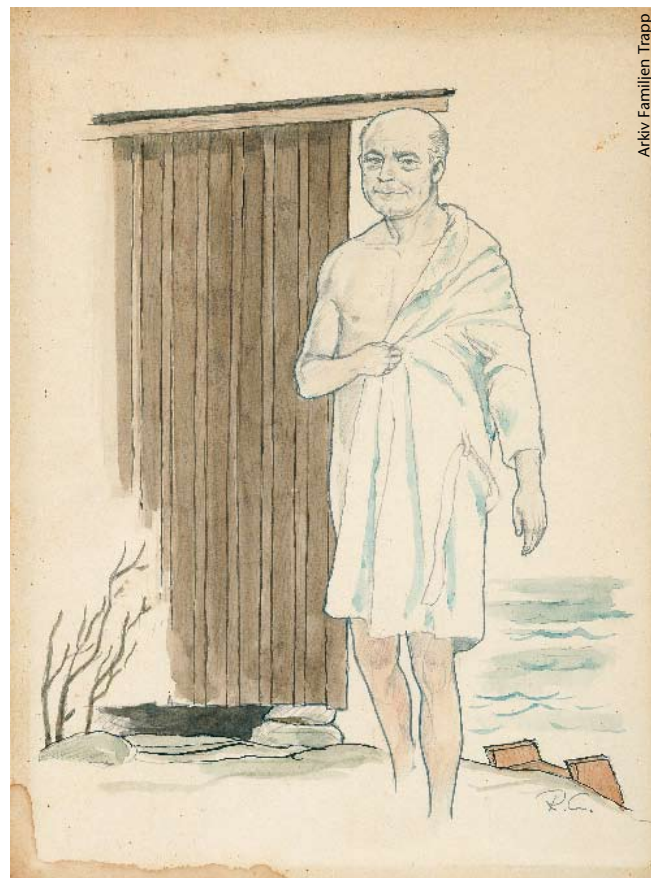
Med sitt specialintresse att gärna komponera mat – men kanske inte direkt laga den själv – blev Ulf Trapp särskilt god vän med rederiets intendent, Kurt Wastenson. Det har bevitnats hur mycket personligt engagemang som Ulf Trapp, såsom rederiets VD, lade i olika funktioner och kanske framför allt färjornas planering. Samtidigt verkar det som om han inte varit så auktoritär att han till varje pris skulle ha igenom sina beslut. Snarare har det sagts att han uppskattade en diskussion och var den förste att ge med sig om han hade fel. Kanske var det genom Ulf Trapps engagemang och förmåga att inte genomtrumfa sina beslut, som Sessanlinjen kunde bygga upp en stab av mycket duktiga

Ulf Trapp älskade att bada bastu. Några vänner till honom byggde därför en sådan ute vid Hallingsjö. När bygget var klart fixade vännerna porträttteckningen.

medarbetare, såsom Thure Jönsson, Börje Dülke, Åke Brandt och Arne Karlsson. De två senare följde för övrigt med till Stena Line efter övertagandet 1981 och gjorde fortsatt karriär där. De umgicks även privat med familjen Trapp och var ofta gäster i hemmet.

De i övrigt uppseendeväckande uppgifterna i en annan artikel i denna bok om att Stena och Sessan frivilligt höll på att gå samman i ett gemensamt marknadsföringsbolag, har kunnat bekräftas av familjemedlemmar som såg även Sten A. Olsson som middagsgäst i det Trappska hemmet.

Förhållandet till Sten A. Olsson präglades annars först mest av misstroende, men en ömsesidig respekt kom att byggas upp. Ulf Trapp själv tog mycket illa vid sig under konflikten med Tor Line och ville inte ödsla tid på interna stridigheter. Han förordade hellre ett samarbete med Stena Line. Striderna hade emellertid tagit på hans krafter och även om hans tjänster kom att utnyttjas inte minst i samband med dopet av PRINCESSAN BIRGITTA, beställd av Sessan men levererad till Stena, blev det ett skifte i hans liv. Alltmer tid började läggas på fritidsbåten. Under ett flertal färder mellan föräldrahemmet i Hallingsjö och arbetet vid Majnabbekontoret hade han passerat Hindås. Det stora hotellet hade attraherat honom och han hade vid ett tillfälle yttrat att han nog gärna kunde tänka sig att ha det som sitt stora pensionsprojekt. Nu kom tillfället och 1983 köptes det fallfärdiga konkursboet. Sonen Christian tillsattes som hotellchef, dock med fadern som ansvarig för ekonomin.



Arkiv Familjen Trapp

Trots 87% beläggning första året gick det hela illa efter en konflikt med byggherren, som överskridit budgeten vid renoveringen. Det blev ännu en konkurs för det omtalade konferenshotellet. Idag, flera ägare senare, är det dock väletablerat under det nya namnet Hjortviken. Den sista tiden före Ulf Trapps bortgång den 2 mars 1991 ägnade han sig åt Sjöräddningssällskapet. Även detta uppdrag hann han slutföra och överlämna korrekt.

Livsverk

”Korrekt” är annars ett bra ord att sammanfatta Ulf Trapp och hans gärning inom färjeindustrin med. Det var ofta han – självpåtagat eller därtill utsedd – som förde branschens talan gentemot politiker. Hade inte skattefriheten dykt upp som en alldeles unik företeelse på 60-talet hade antagligen Sessanlinjen fortfarande dominerat Kattegatt. Men den seriösa struktur man hade, flyttade så att säga över till Stena Line som blev mer ”rumsrent” efter sammanslagningen. I en tid då färjetrafiken, förutom Sessanlinjen, egentligen endast bestod av Statens Järnvägar (vilka för övrigt också var delägare i Sessanlinjen) utvecklade man färjorna på ett sätt som man egentligen inte hade press på sig att göra. Snarare kännetecknade det den tidens ambitioner hos Ulf Trapp och hans team. På så sätt kom han och hans rederi att spela en mycket stor roll då flera färjerederier etablerades på 60-talet, då Sessanlinjen närmast framstod som en skola. Det är få andra förunnat att ha utvecklats från skoltrött ungdom till en mästertlig lärare i en expanderande bransch. Till sist växte den med sådan kraft och fart att tempot syntes för snabbt, men Ulf Trapp hann få uppleva en livsglädje de sista åren och då med betydligt mer tid för sin familj än under alla åren dessförinnan.

Låt oss få avsluta med en annan sedelärande berättelse. När Stena hade övertagit Sessan åkte man ut till Arendalsvarvet för att inspektera den färja (PRINSESSAN BIRGITTA) som man så att säga hade fått på halsen. Man skrattade en del och berättade för alla som ville höra varför Stena aldrig skulle bygga en sådan båt och framför allt inte med ett sådant skrov. Men ännu en gång skulle Sessans storhet visa sig. Under flera år studerades fartyget i detalj av den tekniska avdelningen, eftersom det visade sig att hennes bränslekonsumtion låg långt under konsumtionen för de färjor som Stena hade byggt samtidigt i Polen och i Frankrike.



Medan de fortfarande var konkurrenter i Danmarkstrafiken "lurades" Ulf Trapp och Sten A. Olsson till ett välgörenhetsjippo i Fredrikshavn. Arrangörerna lovade helt enkelt dyrt och heligt att man redan tillfrågat den andre, som lovat komma. Så var inte fallet, men därför kände båda trycket att komma. Till sist blev de riktigt goda vänner.