

ÖVERLEVAREN



Ivar Kreugers expresskryssare Loris har överlevt två världskrig, legat på sjöbotten och blivit mosad av en gaffeltruck. Ändå är hon i bättre skick som 105-åring än som ny. Vi tar en tur med Loris skyddsängel Mats Arrhénborg, som håller kulturarvet i perfekt skick.

TEXT & FOTO MIKAEL MAHLBERG

LORIS



Ivar Kreuger dog i sin lägenhet i Paris för 85 år sedan, men hans första båt Loris är friskare – och snabbare – än någonsin.

När fartbegränsningen upphör utanför Stora Essingen i Stockholm drar den långa, vackra mahognybåten iväg in mot Mälaren i 28 knop. Den 105 år yngre redaktionsbåten får jobba hårt för att hinna om.

När vi äntligen kommer ikapp Loris och ägaren Mats Arrhénborg, får jag komma ombord på en rundvisning av det som en gång var tändstickskungens sommarnöje,

arbetsplats och representationsbåt. Ivar Kreuger beställer Loris 1913, samma år som han startar AB Svenska Förenade Tändsticksfabriker.

– Han hade fått in lånade pengar helt enkelt och köpt en båt för pengarna. Han var ju ganska riskbenägen, säger Mats Arrhénborg.

1913, året innan första världskriget, är Loris en imponerande yacht – särskilt med tanke på att Kreuger vid den här tiden är en affärsman i mellanskiktet. Knut Ljungberg ritade en 15 meter lång expresskryssare som med en 49 hästars



▲ Mats Arrhénborg, till höger, är räddare och vårdare av Kreugerkryssaren Loris. Idag får han hjälp av Pelle Ennerling att köra den 15 meter långa klenoden. Även 1913 var besättningen två personer, en rorsman och en mekaniker som skötte den 49 hästkrafter starka motorn under fördeck.

motor gör snabba 14 knop. Ivar Kreuger ska senare skaffa fler båtar, men Loris får följa med på hans fantastiska livsresa.

Bara några år senare blir Ivar Kreuger hela världens tändstickskung, med 75 procent av världsmarknaden och 250 fabriker i 43 länder. Han är storägare i SF och när tidens Hollywoodstjärnor besöker Stockholm bjuder Kreuger dem på en tur i Loris. Mary Pickford, Greta Garbo och Douglas Fairbanks har suttit på mahognybänkarna i aktersittbrunnen. Affärerna går allt snabbare, liksom Loris. Ursprungsmotorn på 49 hästkrafter byts ut: först till en åttacylindrig Sterling Fastspeed, och 1928 till en Sterling Coast Guard 300 hk. Möjligen för att Abba-konserv-

kungen Christan Ameln enligt ryktet beställer sin Måsen med 250-hästare, och Kreuger vill inte vara sämre.

Men redan 1932 är det slut. Ställd inför hotande konkurs dör Ivar Kreuger av en pistolkula i lyxlägenheten i Paris. Tändstickskungen är död, och Loris säljs på auktion.

Nu börjar lyxbåten en snabb resa nedåt i samhällsskikten.

Efter några år hos en direktör köper en antikhandlare i Köpenhamn Loris på 60-talet. Denne passar på att sälja av tändstickskungens gamla glas, tallrikar och lösöre i sin butik – innan Loris sedermera flyttas till Köpenhamn.

Där hamnar hon i händerna på en SAS-purser, som kör hem henne till Sverige någon gång 1979. Två år senare köper en rörmokare på Ekerö den yacht som en gång tillhört en av världens absolut rikaste personer.

När vintern kommer överger han Loris som nu sjunker utanför Ekerö och till slut hamnar som vrak på varvsplanen.

– Folk plockar bort beslag från båten, och till slut börjar de bryta loss mahognybitar, berättar Mats Arrhénborg.

Till sist tröttnar marinan på vraket och bestämmer sig för att elda upp det. Men gaffeltrucken är för svag och lyckas bara göra hål i bordläggningen, inte flytta Loris till majbrasan.

Det blir Kreugeryachtens smala lycka.

Några år senare – 1993 – hittar Loris nämligen sin räddare i Mats Arrhénborg som tillsammans med en kompis är ute efter ett enklare renoveringsobjekt.

– Han hade inte riktigt berättat om skicket. Han tyckte att den var skitsnygg och det såg jag också.



► Förarplatsen är helt återskapad, inklusive de vackra instrumenten och brytarpanelen.



▲ Toaletten med det genialiska, utfällbara handfatet. Det kommer från SJ:s förstaklasskupéer – en lösning som Knut Ljungberg snodde rakt av.

▲ En mäktig syn! Loris sträcker ut i toppfarten 28 knop. Ursprungsmotorn var på 49 hästkrafter, låg under fördäcket och gav 14 knop.

M/Y LORIS

Årtal 1913
Längd 15 meter
Bredd 2,5 meter
Vikt 5,5 ton
Konstruktör Knut Ljungberg
Toppfart 28 knop idag, 14 knop 1913
Motor ursprungligen en 49 hästars motor av okänd modell. Sedan bland annat en Sterling Coast Guard på 300 hk. Idag en Cummins på cirka 350 hk.

Att det verkligen är Kreugers numera halvt bortglömda Loris förstår Mats när han ser journalfilmen från 1924, där Hollywoodstjärnorna Douglas Fairbank och Mary Pickford kliver ombord på Loris.

Klart båten ska räddas. Men hur? De nyblivna ägarna är varken utbildade båtsnickare eller miljonärer.

Lyckligtvis – för Loris – är Sverige inne i en lågkonjunktur. Eleverna på Skeppsholmens båtbyggerlinje går ut i arbetslöshet, men får jobba på Loris som ALU-projekt.

Hjälp i form av pengar kommer också från Kreuger själv – eller i alla fall hans gamla fastighetsbolag Hufvudstaden, som sponsrar projektet genom att i förväg betala för fem års charterfärder.

Det tar fem år och 20 000 arbetstimmar för båtbyggarna att förvandla vraket till den pärla som sjösätts 1998, inför en förväntansfull publik på många hundra människor. Mats och kompisen är alltför nervösa för att köra premiärturen själva, så de hittar en 80-årig herre som i sin ungdom varit elev åt båtkonstruktören Ruben Östlund. Han har rättat liknande båtar på 40-talet och får ta Loris ut på havet.

– För honom var det ju inget konstigt, men vi hade hjärtklappning hela den första lilla provturen, minns Mats.

Sedan dess har han hållit Loris i nyskick genom många timmars fernissande, skrapande och målade varje år.

Målet är att tiden ska stå stilla ombord.

Även om en del av bänkarna i den aktere sittbrunnen är desamma som Greta Garbo en gång satt på, är mycket utbytt. Kölen, däck, stora delar av överbyggnaden är nyttillverkade.

***Farten ökar, båten
reser sig ur vattnet och
vatten sprutar runt den
raka stäven***





▲ I den aktre sittbrunnen är det mesta original. Här satt kungligheter och filmstjärnor på 1920-talet.

– Ungefär hälften är nytt, säger Mats Arrhénborg.

Största förändringen har skett i förskeppet, som på Kreugers tid var ett dånande motorrum. Nu tittar jag ned på ett trevligt sovutrymme i mahogny. Den nuvarande motorn, en Cummins på 350 hästkrafter, är en dvärg i jämförelse med den gamla Sterling-åtton och får plats under styrbryggan. Den är nedväxlad med reduktionsväxel till halva varvtalet, för att bättre motsvara 20-talets motorer.

Mats låter mig ta mahognyratten. På Kreugers tid överlät tändstickskungen båtörandet till besättningen. Själv satt han i aktersalongen och arbetade eller underhöll gästerna på väg ut mot sommarnöjet Ängsholmen i Stockholms skärgård.

Farten finns redan från start. Trots att Mats bytt bronspropellern för att få ned tomgångsfarten, skriker vi framåt i sex knop på lägsta varvtal. Det kan vara rätt svettigt att lägga till bland alla träbåtar inne i det trånga Pålundet på Södermalm, där Loris nu har sin hemmahamn.

Ute på Mälaren vågar jag dra på.

Farten ökar, båten reser sig ur vattnet och vatten sprutar runt den raka stäven. I 20 knop klyver vi några vågor från en passagerarbåt utan en ristning i skrovet. Med det kromade, tunga gasreglaget pressat framåt toppar Loris 28 knop, men slingrar sig betänkligt. I en vettig marschfart på 16 knop är motorljudet också förvånansvärt lågt, tack vare modern bullerisolering.

Den forna direktörsbåten har visat sig klara övernattningar i skärgården förvånansvärt väl. Med sex bäddar ombord ryms familjen och några gäster. Mats kör också charterturer med Loris för att täcka underhållskostnaderna,

och båten har synts i såväl *Sommarpratarna* som *Historieätarna*. Nuförtiden är Mats också ensam om underhållet. De som följt Loris de senaste åren vet kanske att båten en tid anmäldes som försvunnen. Bakgrunden är en konflikt mellan Mats och den tidigare kompanjonen, som Mats och hans sambo Ilona Orgmets till sist köpte ut efter att tingsrätten dömt till tvångsförsäljning.

Att ha ensamt ansvar för den gamla tändstickskungens stolthet tar tid. I år ska stora partier renskrapas och lackas, men Mats tar det med ro.

– Loris är något annat än en båt. Mina barn tycker ju att båten är en familjemedlem. Det är katten, och båten. Den väcker känslor hos en massa olika människor. Vi åker ju omkring i en bit världshistoria!



▲ Gasreglaget är en mäktig pjäs. Med 350 moderna dieselhästar gör Loris 28 knop, dubbelt så snabbt som vid premiären 1913.

◀ En vettig marschfart är 16 knop, då går Loris tyst och klyver inomskärssjö mjukt.