

MÅNADSFARTYG Augusti 2023 – *Ariadne*

Det är i år 40 år sedan asfalttankfartyget m/t *Ariadne* (IMO 8023761) levererades från Nya Oskarshamns Varv till ett partrederi under ledning av Hans Laurin (1931–2018). Hans Laurin hade tidigare haft högre direktörsbefattningar inom olika rederier och skeppsvarv. År 1980 bildade han tillsammans med sin fru Agneta Laurin rederiet Laurin Maritime AB som nu blev en av delägarna till *Ariadne*.



Foto: Pieter Melissen, Shipspotting

Tankfartyget beställdes ursprungligen 1980 av Johanssongruppen i Skärhamn vid det egna skeppsvarvet i Oskarshamn. Johanssongruppen avsåg vid beställningen av *Ariadne* att sysselsätta fartyget i Mellanöstern, och storleken bestämdes efter den förutsättningen. Men kriget mellan Irak och Iran (mellan september 1980 och augusti 1988) grusade den tilltänkta uppläggningsplanen.

Oskarshamns Varv (OV) försattes i konkurs i januari 1982 efter att hela Johanssongruppen under 1981 fått ekonomiska bekymmer och OV togs därefter över av en företagsgrupp där bland annat Gotlandsbolaget ingick och personalstyrkan minskades från cirka 650 personer till knappt 400 man. Oskarshamns Varv hade vid konkursen tre tankfartyg i order, vilka färdigställdes, varvid *Ariadne* om 30 000 dwt blev det sista. Efter *Ariadne* var det svårt att få nya beställningar och verksamheten

inriktades på fartygsreparationer och ombyggnader. År 1983 övertogs OV av Allan Lundin som drev Djupviks Varv på Tjörn. Därefter inriktades varvsrörelsen på nybyggnation av fartyg i aluminium samt reparationer och ombyggnader av olika typer av fartyg.

I anslutning till varvskonkursen sökte den statliga varvskoncernen Svenska Varv ny köpare till fartyget och efter förhandlingar blev det ett partrederi sammansatt av dels ombordseglande delägare, dels andra personer och företag inom shippingbranschen. Hans Laurin utsågs till huvudredare. Partrederiet tog fartyget under förutsättning att statliga rederigruppen Zenit tidsbefraktade fartyget under fem år. Zenit Shipping AB bildades under 1930-talet som ett dotterbolag till AB Götaverken. Rederiet tog hand om Götaverkens osålda fartyg, och var landets största rederi vid slutet av 1970-talet efter att statliga Svenska Varv övertagit detsamma. Zenit ville inte överta något fartyg som kunde innebära förlust för rederiet utan begärde förlusttäckning av staten och sådan beslutades 1982 av riksdagen i varvspropositionen. Beslutet innebar att förluster under det femåriga befракtningsavtalet skulle täckas av staten upp till en summa av 30 miljoner kronor. Avsikten var inte att använda de garanterade 30 miljoner kronorna för att dumpa marknaden, utan att driva fartyget på kommersiellt lika villkor som gällde för alla rederier och inte på skattebetalarnas bekostnad. Asfaltmarknaden var då en relativt smal marknad och *Ariadne* var med sina 30 000 dwt 1983 mycket stort för asfalttransporter, men man hoppades på att marknaden skulle anpassas till fartyget storlek.

Hur som helst kom *Ariadne* åtminstone inledningsvis inte att användas för asfalttransportmarknaden eftersom hon betraktades för stor. I stället transporterades färskvatten från Storbritannien till torkdrabbade Gibraltar. Enligt Hans Laurin var detta inget nödhjälpsarbete eftersom fartyget inte haft olja i tankarna och därmed utgjorde en av de få enheter på marknaden 1983 som passade för färskvattentransport.

Ariadne med nybyggnadsnummer 438 levererades den 31 augusti 1983 och blev med sina 30 000 dwt det sista av större fartyg från Oskarshamns Varv. Hans Laurin var också huvudredare för de vid Oskarshamns varv tidigare byggda kemikalietankers *Aurum* och *Argentum*, vilka var betydligt mindre än den nya asfaltstankern. Laurin Maritime AB i Hovås blev operatör för *Ariadne* som liksom *Aurum* och *Argentum* var byggd till Det Norske Veritas klass + IAI Tanker för Ice IAEO. Dessutom uppfyllde *Ariadne* IMCO 2-bestämmelserna i likhet med rekommendationerna i MARPOL och SOLAS.



Dockning av nybyggda Ariadne i Oskarhamns flytdocka 1982. Foto: Per-Åke Kvick

Ariadne hade åtta par lasttankar med en sammanlagd volym av 30 993 kubikmeter samt två sloptankar om vardera 326 kubikmeter. Lastrummen värmdes med slingor som hade en kapacitet av 150 graders hetta och som kunde vidmakthållas vid en omgivande lufttemperatur om -20°C och en vattentemperatur runt 0°C . Fartyget var utrustat med två Sunrod CPH 120 ångpannor med en kapacitet om 15 001 kg ånga per timme med 16,5 bars tryck. Därtill fanns en avgaspanna (Sunrod) som gav 2 275 kg per timme vid 7 bars tryck.

Fartygets huvudmotor var en Cegielski/Sulzer dieselmotor av typen 6 RND 68M om 10 800 hk vid 117 varv per minut. För elförsörjningen fanns tre aggregat vilka vardera gav 1 052 kW vid körning på diesel och 947 kW (440 V, 60Hz) vid körning på tjockolja. Aggregaten bestod av Cegielski/Sulzer motorer typ 6 ASL 25, överladdade fyrtaktare, kopplade till Siemensgeneratorer. Som nödaggregat hade fartyget utrustats med en Volvo Penta TD 120 ARC diesel kopplad till en Stamfordgenerator, typ MC 334 C: 90 kW, 440 V, 60 Hz.

Ariadnes propelleranläggning utgjordes av en propeller med fyra fasta blad och en diameter om 5 400 mm, vilken tillverkades av Schaffran i Lübeck. Styrmaskinen var av Frydenbø fabrikat typ HS 361 D. Maximalt roderutslag var 35 grader.

Ariadnes huvuddimensioner var: längd 170,7 m o.a., 161,7 m b.p.; balk 25,9m; mallat djup 14,5m; Djupgående 11,1m; tonnage 16 913 BRT, 9 931 NRT; lastkapacitet 31 000 kubikmeter; Fartyget är utrustat med ett Maritime Protection inertgassystem och COW-system för tankrengöring.



Foto från Rickard Sahlstens diabildssamling

I december 1990 utflaggades *Ariadne* med Panamaflagg för 118 000 000 kronor till Gibraltar där Dionysos Shipping Co Ltd (ett dotterbolag till Laurin Maritime AB) som nya ägare. *Ariadne* döptes om till *Ariadne I*.

Tre år senare, i oktober 1995, såldes *Ariadne I* till Koch Industries i Wichita, Kansas och registrerades på Kiowa Shipping Co Ltd, Hamilton, Bermuda som *Kiowa* (Bm). (Kiowa är en nordamerikansk ursprungsbefolkning som räknas till prärieindianerna. Namnet åsyftar ursprungligen bara en fraktion av stammen men har senare kommit att beteckna samtliga). Koch Industries, Inc., tidigare Wood River Oil and Refining Company, är ett amerikanskt globalt industriellt konglomerat som har verksamheter främst inom kemisk-teknisk industri, mineraler, energi, konstgödsel, petroleum, glas, biobränsle, dagligvaror, tillverkningsindustri, infrastruktur och råvaruhandel.

Redan i augusti 1997 såldes fartyget vidare till Sargeant Maritime Inc, Coral Springs och omdöptes till *Asphalt Victory*. Hemort blev Georg Town, Cayman Islands. (Coral Springs är en stad i Broward County i delstaten Florida, USA. Staden ligger 32 km nordväst om Fort Lauderdale).



Krister Bångs fotoarkiv

Den 12 maj 2003 meddelades Marine Safety Office (MSO) Long Island Sound (LIS) av MSO Providence att en explosion hade skett på däck ombord T/V *Asphalt Victory* och spillt en okänd mängd asfalt. Explosionen orsakade ett 3-fots gånger 3-fots hål i huvuddäcket. Den potentiella mängden som rapporterades var 80 000 fat. Produkten var en industriell asfalt Åre, med en specifik vikt på 1,018. Denna är olöslig i vatten och förväntas flyta i vattenytan. Vid tidpunkten för explosionen var fartyget beläget vid 41 grader 12 minuter N; 71 grader 51 minuter W; cirka 50 miles söder om Montauk Point, NY. Vädret på plats hade vindar från söder med 10 knop (cirka 5 m/s) som vred mot väst med 20–25 knop (10–13 m/s) under de sena eftermiddagstimmarna. Efter ungefär en timme rapporterade fartyget att den faktiska mängden asfalt som släppts ut i havet av explosionen var ungefär två gallon. US Coast Guard begärde väder och en prognos för varje möjlig flytande produkt som släpptes av fartyget. *Asphalt Victory* fördes därefter till varv för reparation och överfördes senare till Cayman Islandflagg med oförändrat fartygsnamn och registrerad på det grekiska rederiet Chronos Shipping Co Ltd.

År 2011 såldes *Asphalt Victory* till upphuggning efter att ha varit i trafik i 28 år. Hon anlände till Alang på sin sista resa den 18 september 2011. Priset var 515 US\$ per ton.

Några röster från ombordare...

Mönstrade på som motorelev i Gibraltar på hennes andra resa med färskvatten från Southhampton. Blev ytterligare en färskvattenresa innan vi sedan gick till Constanta och lastade bensin till Lavan Island i Irak. Därefter i konvoj till Kuwait och lasta till Alexandria. Sedan skickad till Rotterdam och Hamburg där vi tappade ett ankar. Från Hamburg till Brofjorden för att lasta för Delaware, USA. Därefter drivande en vecka utanför Bahamas väntande på lastorder som blev Sao Sebastio och Rio de Janeiro för Lagos. Därefter lastning i Nigeria, Okrika tror jag platsen hette långt upp i en flod och sedan till Corpus Christie där jag mönstrade av efter 6,5 månader. Mycket trevlig båt. (Lars Gidlöf)

Min bror Roger "Kalis" Karlström gick på den båten från den var ny till cirka 1987. Han tyckte hon var en mycket trevlig båt. Dom gick mycket mellan San Francisco och Taiwan med asfalt. (Ingvar Karlström)

Vi gick bl a mellan Venezuela och Nordamerika. 1990 fick vi sparken i Boston och ersattes av filippinare. (AG Broberg)

Jag var ombord som överstyrman/Kapten 1989-1990. Mest i fart med asfalt och venezuleansk crude oil. Venezuela-Spanien-USEC. Lite koltjäreresor från USA till Europa emellanåt. (Bertil Strebel)

Rederiet Laurin Maritime

Laurin Shipping AB såldes den 2 mars 2018 drygt ett halvår före Hans Laurins bortgång till rederiföretaget Team Tankers International Ltd. Det senare bolaget är börsnoterat i Oslo och har säte i Bermuda. Huvudkontoret ligger i Westport, Connecticut, USA. Säljare av Laurin Shipping var det familjeägda och Göteborgsbaserade företaget Laurin Maritime AB. Förvärvet innebar att varumärket Laurin Maritime upphörde och det nya bolaget agerar under varumärket Team Tankers. Flottan kom att drivas från sju kontor i Göteborg, Houston, Westport, Köpenhamn, Marbella, Singapore och Manilla.

Laurin Shipping AB var moderbolaget i koncernen, men med verksamheten förlagd till dotterbolaget Laurin Maritime AB. Koncernen hade cirka 80 anställda, men rederirörelsen sysselsatte totalt cirka 500–600 personer. Företagens styrelse utgjordes utav Hans och Agneta Laurins barn, där sonen Mikael Laurin var VD och dottern Ulrika Laurin ordförande. Huvudkontoret för rederiet fanns i Göteborg vilket också hade operativt ansvar för de 15 tankfartygen, varav fyra var in chartrade. Flera av fartygen ägdes av Gotlandsbolaget samt av företag i Gibraltar och Caymanöarna. Laurin Shipping AB avvecklades efter Hans Laurins frånfälle och bolaget var likviderat den 8 juli 2022.

Partrederiet för Ariadne

Partrederiet som ägde Ariadne utgjordes av dels ombordseglande delägare, dels andra personer och företag inom shippingbranschen. Ägarna var från början: Laurin Maritime AB, Hovås, 20/100, Laurin Maritime AB & Co K/B, Hovås, 15/100, Aurora Shipping ABK/B, Göteborg, 10/100, Shiptrade Bengt Lidén AB, Stockholm, 12/100, Lion Ferry AB, Hovås, 18/100, Kapok Shipping K/B, Hägersten, 10/100, Sven Persson, Halmstad, 1/100, Tomas Eriksson, Nacka, 2/100, Gunnar Tholander, Göteborg, 2/100, Bo Benell, Stockholm, 2/100, Johnny Lundgren, Landskrona, 1/100, Stig Eriksson, Löddeköpinge, 3/100, Bo Rosberg, Örkelljunga, 3/100, och Erik Andersson, Olofstorp, 1/100. Huvudredare var Hans Laurin, Hovås.

Källor:

Svensk Sjöfarts Tidning, 1983, nummer 41, sid 16–17 och 42.

Sjöfartstidningen, 2018, den 1 mars (<https://www.sjofartstidningen.se/team-tankers-koper-laurin-shipping/>)

Krister Bång, pers komm, 2023

Länspumpens Facebookgrupp (Några röster från ombordare...)

Per-Åke Kvick från Facebookgruppen "Sjömansfoton från förr och nu"

Egna noteringar.

Text:

Lennart Bornmalm