

## MÅNADSFARTYG November 2024 – T/T *Margaret Onstad*

Fredagen den 4 september 1970 skrev Märta Bergman, VD för Onstadrederierna i Kungsbacka, och Uddevallavarvets VD Johan Schreil kontrakt på VLCC-tankern *Margaret Onstad* (nybyggnadsnummer 283) till Rederiaktiebolaget Monacus, Kungsbacka (skeppsredare Haakon Onstad). Fartyget var en turbintanker med en dödvikt på 233 000 ton och leveransen utlovades till årsskiftet 1974/75.



*Margaret Onstad*. Leveransfoto från Uddevallavarvet

Mellan 1969 och 1976 byggde Uddevallavarvet AB hela tio VLCC-tankfartyg för norska och svenska rederier, där *Margaret Onstad* var det enda svenska. Samtliga fartyg byggdes på stapelbädd IV vid Sörviksvarvet. Serien inleddes med *Thorshammer* för Thor Dahls Rederi i Sandefjord och avslutades med *Polyvictoria* för Rederi Einar Rasmussen i Kristiansand. T/T *Margaret Onstad* beställdes knappt två månader efter att Haakon Onstad tagit leverans av sitt sista nybygge, *Brita Onstad* (VLCC om 227 000 dwt), från Götaverken i Göteborg.

Götaverken hade under nästan 30 år byggt ett stort antal fartyg, huvudsakligen tankers, för Onstads rederier i Kungsbacka. Onstad, som hade flytt från Norge till Sverige 1940, beställde sitt första tankfartyg, *Julius*, från Götaverken och bosatte sig i Kungsbacka, där han

etablerade flera rederier, inklusive Rederi AB Kungsoil och Rederi AB Monacus. Redan 1932 hade han förvärvat sitt första svenska fartyg, *Pan Gothia*, genom sitt norska rederi A/S Moltzaus Tankrederi II. Tillsammans med sin bror Niels bildade han senare Niels Onstads Tankrederi A/S.

Under Sexdagarskriget 1967, då Israel och arabiska grannstater som Jordanien, Syrien och Egypten var i konflikt, steg fraktraterna för oljetransporter till rekordnivåer. Egyptens president Gamal Abdel Nasser beslutade att stänga Suezkanalen efter Israels snabba erövring av Sinaihalvön, vilket resulterade i att flera fartyg sänktes för att blockera kanalen. Suezkanalen förblev stängd i åtta år och öppnades först 1975 efter omfattande förhandlingar och återuppbyggnad. Tankfartyg tvingades under tiden runda Godahoppsudden för att nå Persiska viken från Europa eller USA, vilket ledde till att både Salénrederierna och Onstadrederierna kunde dra stor ekonomisk nytta av denna förlängda rutt. Detta ökade också behovet av större tankfartyg, så kallade VLCC (Very Large Crude Oil Carriers) på över 200 000 dwt.

De svenska storvarven – främst Eriksbergs Mekaniska Verkstad, Götaverken Arendal, Kockums Mekaniska Verkstad och Uddevallavarvet – fick snart beställningar på VLCC. I augusti 1967 erhöll Götaverken fyra order vid Arendal, däribland *Brita Onstad*, till ett värde av 300 miljoner kronor. Detta skapade en intensiv period för de svenska varven, där Götaverken Arendal byggde 17 meter båt per vecka på två dockor när produktionstakten var som högst i slutet av 1960- och början av 1970-talet.

Vid Uddevallavarvet AB skrevs kontrakt för sex nya tankfartyg, med *Thorhammer* som det första i en serie av tio VLCC på 230 000 dwt. För att klara dessa byggnationer utökades stapelbädd IV på Sörvik, och en 50-tons travers installerades för hantering av större sektioner. Dessa investeringar stärkte Uddevallavarvets position internationellt. Att Haakon Onstad beställde fartyg från Uddevallavarvet var ingen nyhet; han hade redan 1964 tagit leverans av bulkfartyget *Mimosa* och nio år senare storbulkfartyget *Constance*, döpt efter hans mor.

Vidare var Uddevallavarvets VLCC-fartyg bredare eftersom stapelbädd IV möjliggjorde att bygga bredare fartyg än Götaverken Arendals byggdockor vilket var en fördel när det gällde VLCC-fartygen. På grund av Götaverken Arendals begränsade dockbredd var deras VLCC-fartyg ofta smalare och djupare, vilket ledde till ett större djupgående. Det här kan ha påverkat flexibiliteten för Götaverkens fartyg när de anlöpte vissa hamnar med begränsat djup, vilket innebar att Uddevallavarvets bredare och grundare VLCC-fartyg hade en potentiell fördel i det avseendet. Med ett mindre djupgående kunde Uddevallavarvets VLCC-fartyg operera i fler hamnar och navigera grundare farvatten, vilket ökade deras användbarhet för redare som behövde flexibilitet i vilka hamnar de kunde anlöpa.

Den bredare designen bidrog även till ökad stabilitet under lastning och lossning, vilket var en fördel vid längre transporter över öppet hav där lastfördelningen var avgörande för stabilitet.

Såväl Uddevallavarvet som Götaverken Arendal byggde VLCC-tankfartyg under 1960- och 1970-talen, vilka hade liknande specifikationer eftersom de anpassades efter marknadens behov av stora tankfartyg för oljetransporter. Jämförelsen mellan deras fartygs kvalitet är dock komplex och beror på flera faktorer:

Konstruktion och design: Både Uddevallavarvet och Götaverken Arendal använde avancerade tekniska lösningar för tiden. Götaverken var dock kända för sin unika Götaverken-propeller, som i viss mån gav deras fartyg bättre bränsleeffektivitet.

Byggkvalitet: Båda skeppsvarven hade goda kvalitetsstandarder, men Götaverken Arendal hade ofta ett något starkare rykte när det gällde kvalitetssäkring och precision i produktionen, vilket kan ha bidragit till bättre långsiktig driftsäkerhet i vissa fall.

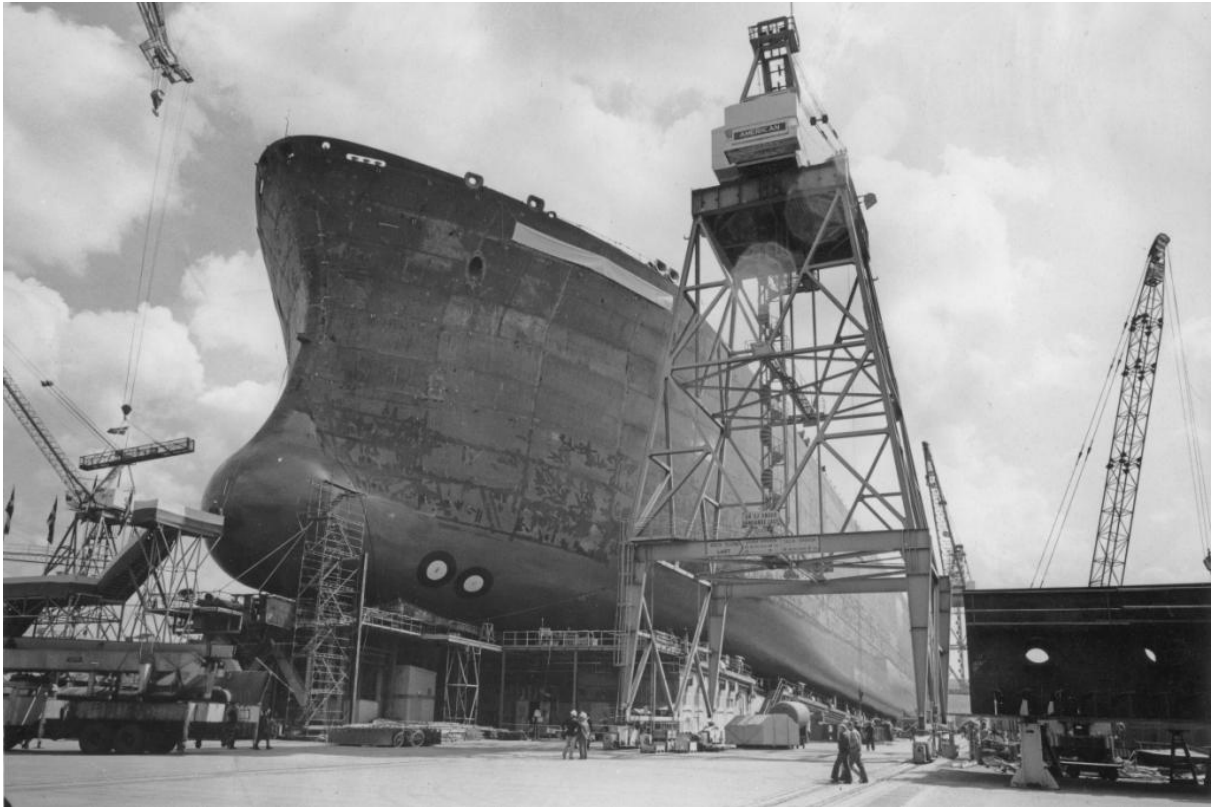
Tekniska lösningar och innovationer: Götaverken Arendal använde sig av en hög grad av automatisering och effektiv logistik, vilket hjälpte till att sänka byggkostnader och öka produktiviteten. Uddevallavarvet å andra sidan satsade på robusthet och pålitlighet, vilket gjorde deras VLCC-fartyg attraktiva för redare som prioriterade lång hållbarhet.

Underhåll och drift: När det gäller drift och underhåll hade båda varvens fartyg sina fördelar. Götaverken Arendals fartyg tenderade att vara något mer bränslesnåla, medan Uddevallavarvets fartyg ofta hade längre intervall mellan större underhållsarbeten.

Överlag ansågs båda skeppsvarvens VLCC-fartyg vara konkurrenskraftiga på den internationella marknaden, och vilket fartyg som var "bäst" berodde mycket på rederiernas individuella prioriteringar, såsom kostnadseffektivitet kontra hållbarhet.

När *Margaret Onstad* beställdes 1970 var både oljepriserna och fraktraterna för oljetransporter höga, och de svenska varvens orderböcker var fyllda. Den 21 december 1973 kunde kölen sträckas, och den 26 juni 1974 sjösattes *Margaret Onstad* under en ceremoni på Uddevallavarvet, med Haakon Onstads syster Margaret Onstad som gudmor. Efter sjösättningen bjöd varvet på en elegant festsupé på Gustafsberg för särskilt inbjudna gäster, iklädda smoking och långklänning. Kvällen var både elegant och trevlig, med underhållning som en del av festligheterna.





Sjösättning och dop. Gudmor Margaret Onstad erhåller dopsmycket av VD Johan Schreil.



Samtliga bilder:  
Arne Andersson  
Bohusläns museum



Efter att fartyget hade sjösatts bogserades det till utrustningskajen vid Kasenvarvet för att färdigställas. Efter fyra månader av utrustning och provkörning levererades Margaret Onstad till Rederi AB Ramatora (Haakon Onstad), med hemmahamn i Kungsbacka.

Turbintankfartyget *Margaret Onstad* byggdes för långdistansfrakter och uppfyllde klassningssällskapet Det Norske Veritas (DNV) säkerhetsstandarder. Med en kapacitet på över 230 000 dwt och en ångturbinmotor var fartyget designat för de långa rutterna runt Godahoppsudden. Konstruktionen prioriterade robusthet, säkerhet och bränsleeffektivitet, vilket gjorde fartyget lämpligt för råolja- och bulktransporter enligt dåtidens internationella standarder.

<b>Type:</b>	Ångturbintanker	IMO:	7389211
Flagg :	SWEDEN	Hemort:	Kungsbacka
Byggår:	1974/11	Byggnr:	283
Skeppsvarv:	A/B Uddevallavarvet, Uddevalla, Sverige.		
Rederi:	Rederi-A/B Ramatora, Kungsbacka.		
Disponent:	Märta Bergman, Kungsbacka.		
Klass:	DnV +1A1 E0 MV KV Tanker for oil INERT		
<b>Tonnage:</b>	229.330 tdw, 114.770 brt, 90.599 nrt.		
Dimensioner:	Loa: 327,4m-Lbp: 311,3m-B: 48,2m-D: 26,5m-Dyppg.: 20,44m.		
Lasthantering:	5 × 3 tanker. 4 lossepumpar med en total kapacitet om 20.000 m <sup>3</sup> /timme.		
Anropssignal	SMHN		
<b>Framdrift</b>	2 ångturbiner, General Electric. 32 440 AHK kopplat till 85 o. min. på en propelleraxel. Byggt av General Electric Co., Lynn, Mass, USA/A/S Kværner Brug, Oslo.		
Fart/förbr.:	16,3 knop var förbrukningen på 150 ton/dygn. Bunkerskapacitet 9.780 t.		
Hjälpmaskineri:	1 gassturbingen. 1.000 kW. 1 dampturbogen. 1.300 kW. 1 dieselgen. 1.200 kW.		
Tot. el. kraft:	3.500kW/440-220VAC/60Hz.		
Brännare:	2 vattentuber kokare. Ångtryck 72,5/63,8 bar. Total värmeyta 2.512 m <sup>2</sup> . 1 ång-ånggen. med ångtryck 14,7 bar. Byggt av A/B Svenska Maskinverken, Oskarshamn.		

Vid leveransen av *Margaret Onstad* hade handeln och transportererna av råoljelaster förändrats påtagligt jämfört med när fartyget beställdes 1970. Världen genomgick nu en oljekris, och många stora råoljetankers låg upplagda i Byfjorden utanför Uddevallavarvet. Oljekrisen 1973 markerade tyvärr början på slutet för många svenska rederier och för den svenska varvsindustrin.

Under de goda åren för råoljetransporter från 1967 till 1973 hade flera svenska rederier utökat sin fartygsflotta med stora tankfartyg eller kombinerade råoljetankers, så kallade OBO, inte minst Salénrederierna, men även andra rederier som Broströms, Gränges, Malmros och Fernströms. Onstadsrederierna hade under hela efterkrigstiden specialiserat sig på stora tankfartyg och utökade under 1960-talet flottan med stora bulkfartyg.

När oktoberkriget (arabisk-israeliska kriget) bröt ut 1973 upprepades mönstret, och priset på oljetransporter steg kraftigt. Under en kort period den hösten var fraktraterna för råoljetankers synnerligen höga och nådde mer eller mindre "all time high".

Flera svenska rederier hade under 1972 och 1973 beställt ytterligare stora VLCC- och ULCC-fartyg (Ultra Large Crude Oil Carrier; fartyg på över 300 000 dwt) vid svenska och utländska varv.

Dessa beställningar skulle visa sig bli en felspekulation från rederiernas sida, med långsiktigt mycket negativa ekonomiska effekter. Orsaken var naturligtvis oljekrisen efter oktoberkriget 1973, som avslutades den 25 oktober. OPEC-länderna vägrade därefter att exportera olja till länder som stött Israel under kriget. Energi skulle nu sparas i västvärlden, och diskussioner om alternativa energikällor tog fart. Produktionen av Nordsjöolja var fortfarande i sin linda, men det blev nu högaktuellt att öka olje- och gasproduktionen i detta område.

Den ekonomiska följderna av oljekrisen blev att den mer eller mindre permanenta högkonjunkturen, som pågått i västvärlden sedan 1945, övergick i en lågkonjunktur som för tankmarknaden kom att bestå till mitten av 1980-talet. Tankrederierna och varvsindustrin hoppades inledningsvis på en snabb vändning, men så blev det inte. I stort sett alla ULCC-tankers som Kockums AB levererade till Salénrederierna under åren 1974–1977 låg upplagda under kortare eller längre perioder, liksom många andra rederiers tankfartyg. Detta blev mycket kostsamt för tankrederierna, däribland Onstadsrederierna, och bidrog till en ekonomisk nedgång för flera rederier.

I de bohuslänska fjordarna, främst Byfjorden och Singlefjorden, låg ett stort antal råoljetankers upplagda mellan 1974 och 1980. Efter provturer i Skagerrak överlämnade Uddevallavarvet *Margaret Onstad* till rederiet i Kungsbacka. Eftersom oljemarknaden var mycket dålig beslutade rederiet att använda det nybyggda fartyget som bulkfartyg genom att kontraktera det för spannmålslagring i Persiska viken.

Lennart Lindvall var överstyrman ombord på *Margaret Onstad* under delar av den tid fartyget låg som spannmålslager i Persiska viken. Han berättar:

"Jag var överstyrman ombord mellan 10 november 1975 och 7 mars 1976 när t/t *Margaret Onstad* låg som spannmålslager utanför Bandar Shapour i Persiska viken. Det var en egendomlig typ av 'sjöfart'. Vi låg till ankars, och varje gång tidvattnet vände var vi tvungna att starta motorerna eftersom botten inte var hållbar för ankring, utan fartyget draggade. Ombord, under backen, bodde 12 pakistaner och 12 iranier som skötte lossning och lastning, som skedde med spannmålsugare som stod på däck. Mellan *Margaret Onstad* och kajen iland trafikerade en engelsk 12 000-tonnare i skytteltrafik. Ungefär varannan vecka kom ett 60 000-tons bulkfartyg och läktrade spannmål över till *Margaret Onstad*. Att få tag på proviant var ett stort problem för oss ombord. Rederiet ordnade kontakt med en dansk färjebåt (en hette *Linda Claussen*) som gick mellan Australien och Iran med levande får. Problemet var att det var förbjudet att föra proviant mellan båtarna. Hamnens tullbåt var lite snabbare än vår motorbåt, så det var många spännande nattliga turer. Kom tullarna på oss brukade det räcka med en whiskyflaska som muta för att allt skulle vara frid och fröjd. (Detta var innan mullorna tagit makten i Iran, så sprit fanns på barerna i land.) Befälhavare när jag var ombord var ålänningen Henrik Johansson.

I början av perioden när vi låg som spannmålsförråd ville iranierna ha får att slakta, så på torsdagarna kom en båt med några får som hivades ombord och slaktades till helgen. Men detta satte rederiet snart stopp för. Jag tog en del bilder ombord, men kamerarullen beslagtogs av myndigheterna vid säkerhetskontrollen på flygplatsen i Teheran när jag skulle åka hem."

Successivt blev ekonomin alltmer ansträngd för rederiet eftersom fartygsflottan mestadels låg upplagd, vilket bidrog till att Onstadsrederierna försattes i konkurs den 5 maj 1978. I samband med detta omdöptes *Margaret Onstad* till *Marg* och avgick från Persiska viken med kurs mot Gibraltar.

Drygt en månad senare, den 15 juni 1978, övertogs fartyget av Uddevallavarvet AB. Varvet sålde *Marg* den 12 februari 1979 till Maryland Maritime Inc. i Monrovia, Liberia, som döpte om fartyget till *Sylvania*. Maryland Maritime var ett dotterbolag till Alpaca Shipping Co i Monte Carlo, ett bolag drivet av Niels, Haakon och Thomas Onstad, vilket innebär att Onstads i praktiken ägde båten hela tiden, förutom under konkursperioden. När Uddevallavarvet köpte *Margareta Onstad* från konkursboet den 15 juni 1978 betalade de 36,1 miljoner kronor för fartyget. Vid försäljningen den 17 februari 1979 var priset 9,3 miljoner USD för fartyget, då under namnet *Marg ex Margareta Onstad*.

Fraktraterna för stora råoljetankers förblev dock låga, och den 16 maj 1981 lades *Sylvania* upp i Brunei Bay på nordvästra Borneo. Efter en längre tids uppläggning beslutade rederiet att skicka fartyget för upphuggning. Den 11 maj 1984 anlände *Sylvania* till Kaohsiung, Taiwan, för att skrotas.

För Haakon Onstad blev aldrig t/t *Margareta Onstad* den framgång som hon hade potential att bli när hon beställdes från Uddevallavarvet 1970. Konflikterna i Mellanöstern ledde till globala förändringar som var svåra att förutse vid den tiden. I efterhand hade Haakon Onstad kanske hellre beställt tre bulkfartyg av samma storlek som m/s *Constance* (levererad från Uddevallavarvet i januari 1973) på cirka 130 000 dwt, istället för tankfartyget *Margareta Onstad* och senare ULCC-tankern *Nanny*.

Med facit i hand är det alltid lätt att vara efterklok. År 1970 var det dock i stort sett omöjligt att förutse marknaden för stora råoljetankers fyra år framåt, särskilt att världen skulle drabbas av en oljekris i slutet av 1973.

Urval av källor:

Svensk sjöfartstidning

Tidningen Båtologen

Tidningen Länspumpen

Uddevallavarvets arkiv vid Riksarkivet/Landsarkivet i Göteborg.

Stort tack till Daniel Sjöberg vid Riksarkivet/Landsarkivet i Göteborg.

Många tack också till Krister Bång för uppgifter från bl a Sjöfartsregistret.

Tack även till Rickard Sahlsten för inskanning leveransbilden

Text: Lennart Bornmalm