

## MÅNADSFARTYG Januari 2025 – Turbintankern *Malmöhus*

I mitten av 60-talet blev det dags för Trelleborgs Ångfartygs AB att ömsa skinn på tankfartygsflottan. 50-talisterna *Glimmingehus*, *Johannishus*, *Örbyhus*, *Nyköpingshus*, *Brahehus* och *Varbergshus* såldes av under åren 1963-1967 för att ge plats åt en ny generation. Först ut bland de nya 60-talisterna blev turbintankfartyget *Malmöhus* som beställdes hos Kockums i november 1963 för leverans hösten 1965.

Nu hade storlekarna på tankfartygen stuckit iväg och beställningen handlade om ett fartyg i storleksklassen 90 000 dwt att jämföra med den tidigare "bjässen" *Varbergshus* på 32 000 dwt.

### Sjösättning och leverans

Kölsträckningen skedde i oktober 1964 och den 28 januari 1965 var det dags för sjösättning. Med sina planerade 91 100 dwt blev hon Sveriges då största fartyg. Hon förärades namnet *Malmöhus*. Under kriget hade Trelleborg ändrat namnkonventionen för sina tankfartyg från natthimlens skönheter (Castor, Pollux, Algol, Bellatrix m.fl.) till slott och herresäten som slutade på -hus. Först bland dessa tankfartyg blev *Malmöhus* (1941) och sist blev, visade det sig, *Malmöhus* (1965).



Sjösättningen den 28 januari 1965 (Båda bilder från SST).



Gudmor Fru Eivor Malmros med blommorna. Näst längst till höger skeppsredare Jarl Malmros och längst till höger rederiets VD konsul Frans Malmros

Den 22 oktober 1965 levererades *Malmöhus* vid kaj på varvet sedan det återkommit efter dockning i Rotterdam och några dagars provtur i Skagerack. Hon blev det första fartyget i en serie om fyra enheter där de tre övriga hamnade hos Saléns.

Fartyget var 261 m lång, 39 m bred och 18 m djup. Hon uppmättes vid leveransen till 93 250 dwt. Lastdelen var uppdelad i 4 center och 2×5 sidotankar av varierande längd där två av dessa sidotankar enbart var avsedda för vattenballast.

Kontrakterad fart var 16,8 knop från Kockum-Laval ångturbinanläggning med en Stal-Laval huvudmaskin på 24 000 ahk vid 108 varv/minut.

Vid leveransen var fartyget chartrat av Texaco till maj 1966. Första resan gick till Ras Tanura i Persiska viken där hon tog in last för Trinidad.

Efter att detta certeparti avslutats sysselsattes hon i fri fart under sommarperioden varefter ett nytt fraktavslut gjordes för kommande vintersäsong med leverans i oktober. Under sommaren gjorde hon bland annat en resa från Persiska viken via Singapore till Long Beach i Kalifornien. På återresan till Persiska viken gjordes ett 3-veckors besök på varvet i Innoshima i Japan.



*Malmöhus* lastad och klar för avfärd från Kharg Island (Persiska viken) till Oita i Japan i september 1966.

Målning av Lasse Bender.



*Malmöhus* utanför Durban november 1966. Foto: Lars Forster.

### Haveri utanför Sydafrikas ostkust den 22 oktober 1966

I början av den nya certepartiperioden, den 22 oktober 1966, på väg till Trinidad råkade *Malmöhus* ut för ett stort haveri utanför Sydafrikas kust och tappade delar av förpiken (se bilden nedan).



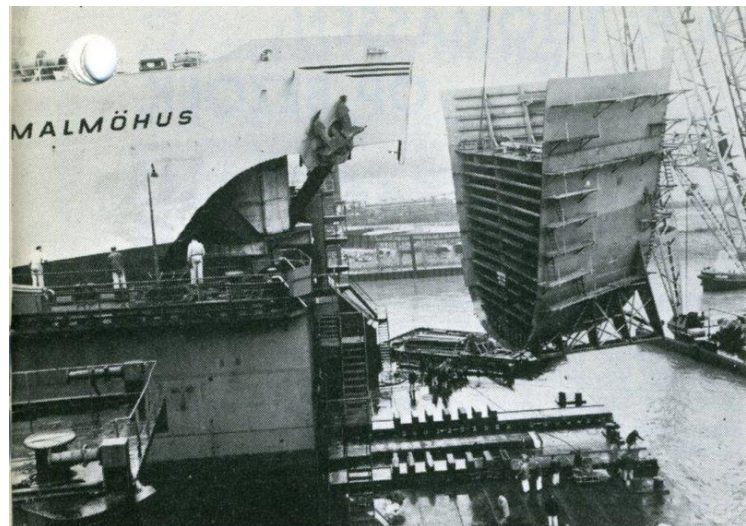
Foto: Lars Forster

Det bestämdes att hon skulle gå in till Durban för provisorisk reparation och därefter ta sig upp till Rotterdam för få en ny förstäv.

För att kunna ta sig in till Durban blev hon tvungen att gå ut en bit från kusten och lätta på lasten. Hon hade 89 000 ton råolja ombord och efter att ha släppt ut cirka 15 000 ton råolja i havet kunde hon gå in till Durban för den provisoriska reparationen.

Här läktrade hon först över kvarvarande råolja till två andra tankbåtar innan reparationen genomfördes. Därefter gick hon med reducerad fart till Rotterdam för att få en ny förpik insatt.

Hon anlände till De Rotterdamse Droogdok Maatshappij den 31 december 1966. Allt var väl förberett och reparationen gick med rekordfart. Efter 24 dagar på varvet kunde hon lämna med en ny undre förpik på 240 ton och gå till Persiska viken.



T.h. Ny förpik monteras .  
Foto från De Rotterdamse Droogdok Maatshappij.

Vad som orsakade haveriet med förpiken blev väl aldrig riktigt klarlagt. Vid sjöförhöret konstaterades att skadornas utseende tydde på en inledande kollision med ett drivande föremål hade skapat sprickor i förpiken och att sedan den höga sjön till sist hade rivit loss den undre delen. Detta var dock en uppfattning som inte delades av alla.

Lasse Bender som vid tillfället tjänstgjorde som rorsman på bryggan berättar:

Teorin om att vi kolliderat med något i marvatten flytande föremål har jag aldrig trott på. Liknande fall har skett, och det är allmänt känt att just i dessa vatten farvatten förekommer freak waves (monstervågor) vilket jag är ganska övertygad om att det var det som orsakade skadan.

Jag gick 12-4 vakten ihop med 3:e styrman och just den natten var det handstyrning som gällde pga vädret. Grov sjö med överspolning men inget exceptionellt. Vid ett-halvtvåtiden fick vi en mycket kraftig stöt, skepparen kom upprusande till bryggan och slog omedelbart ner farten. Minns att det var en mycket kraftig stöt och som jag upplevde det var hela tankdäcket helt under vatten. Jag och 3:e styrman redogjorde för detta under sjöförklaringen.

Vad som händer vid möte med en monstervåg är att övre delen av stäven trycks bakåt och får till följd att stävskenan knäcks, alltså bildas en horisontell spricka, därefter gör sjön resten av jobbet. Detta är speciellt vanligt med just tankbåtar som inte har den skarpa stäven som klyver vattnet där blir påfrestningarna och skadorna likartade. Malmöhus hade också en utpräglad rak stäv. Enorma vattenmängder hade dessutom tryckt ned backdäcket vilket ytterligare tyder på monstervåg.

På vägen ned från Rotterdam till Persiska viken upptäcktes nya sprickor och hon blev tvungen att besöka varvet Skaramangas Shipyards vid Pireus för ytterligare reparationer. Efter 14 dagar på varvet kunde hon fortsätta sin resa till Persiska viken.

Certepartiet avslutades i april 1967. "Off-hire" perioden i certepartiet uppgick till hela fyra månader men det betydande inkomstbortfallet täcktes till stor del av försäkringar.

Därefter sysselsattes hon i fri fart under sommaren. Första resan blev till Chiba i Japan och efter lossning av lasten blev det varvsbesök på varvet i Innoshima i Japan i maj/juni 1967 för att utöka lastkapaciteten som nu blev 97 940 dwt. Därefter tillbaka till Persiska viken igen.



Innoshima shipyard med *Malmöhus*. Foto: Lasse Bender.

Resterande 1967 blev det tre resor från Persiska viken till kontinenten alt. Nordamerika

I januari 1968 blev hon bortfraktad på sex månader till god frakt. Därefter enkelresa Persiska viken till USA ostkust följd av 18 månaders tidsbefraktning för Shell på goda villkor fram till april 1970.

Under 1968 besöktes, förutom lastningshamnar i Persiska viken och Banias (Syrien), lossningshamnar i Pembroke, Santos, Philadelphia, Rotterdam och Rio de Janeiro.

### "Golgatavandringen" 1969-1975

Det hade ju varit en del problem med fartyget under de första åren med några extra varvsbesök men under 1968 verkar hon ha varit förskonad från större problem. Detta år ändrade rederiet för övrigt namn till Malmros Rederi AB och T´et i skorstenen byttes ut mot ett M.

Ragnar Malmberg berättar:

Jag mönstrade 2:e styrman i T/T Malmöhus i Hamburg 1969. Vi gick i trafik dels från Medelhavet, Libyen och Syrien, men mest från Persiska Viken till Nordeuropa bl.a. Rotterdam och Göteborg. Suezkanalen var då stängd p.g.a. kriget mellan Israel och Arabstaterna så resorna till Persiska viken gick runt Afrika. Det blev långa sjötider på närmare 1 månad enkel tur. Det var ganska stora problem i henne med pannhaveri, sprickor i tankar mm varför vi ofta gjorde varvsbesök i Lissabon, Cape Town, Durban.

Jag var två år i henne som 2:e styrman och överstyrman. Mönstrade av på redde i Fos, Frankrike 23 mars 71

Från 1969 kan man nog karaktärisera hennes liv som en enda lång Gogatavandring fram till upphuggningen 1976. Nedan följer ett kort sammandrag.

1969 Maskinhaveri anlöpt Bahrein 1–12 mars. Maskinhaveri besökt Lissabon 24–28 juni. Nytt besök igen 26 september –11 oktober för dockning och vissa reparationsarbeten.

1970 Tvingad att avbryta resa CapeTown –Persiska viken och anlöpt Durban 1 februari för pannreparation. Fortsatte sin avbrutna resa den 11 februari. Därefter utfört smärre skrovreparationer i Bahrein.

Besökt Lissabon för skrovreparationer 3-9 april. Nytt certeparti för British Petroleum på två år. Slutet av september omfattande klassningsarbete i Rotterdam vilket tog ca en månad. Ny tidsbefraktning klar för British Petroleum fram till maj 1972.

1971 Turbinhaveri på resa Rotterdam-Persiska viken. Den 7 februari till Lissabon för reparation vilken tog cirka 1 månad. I maj åter tillbaka till Lissabon för att avsluta tidigare maskinreparationer. Lämnade Lissabon den 30 maj men blev tvingad att återvända pga nytt maskinhaveri den 12 juni Reparationen klar den 10 juli.

- 1972 Anlänt den 10 januari till Lissabon för varvsbesök. Klar den 29 januari. Den 23 april upphörde certepartiet med British Petroleum. Gick då till Rotterdam för tankrengöring och vissa reparationsarbeten 2 maj –2 juni. Sedan 7 oktober reparation i Rotterdam fram till 15 december.
- 1973 Skada i babords panna. Reparation i Durban juni/juli. I november åter reparation i Durban. Sysselsatt fram till augusti i öppna marknaden. Därefter i augusti ett treårigt certeparti för amerikanska befraktare.
- 1974 Under februari 2 veckors dockning och reparation i Lissabon.

Den 7 mars 1975 anlände *Malmöhus* till Lissabon för att tas in på varvet p.g.a. ”tekniska brister”. Hon kom då från Milford Haven dit hon i februari anlät från Kharg Island vilket visade sig bli hennes sista resa.

I mitten av 1975 hade det börjat kärva till sig på tankemarknaden och flera stora svenska tankfartyg blev upplagda . I augusti 1975 hade *Malmros Mariner* på 372 000 dwt levererats till rederiet. I slutet av 1975 levererades 155 000-tonnaren *Malmros Monitor* och i början av 1976 systerfartyget *Malmros Merrimac*. Dessa båda senare fick gå direkt till upplägning . Enligt samtida bedömare var 1975 det hittills sämsta sjöfartskonjunktursåret under efterkrigstiden.

Sedan reparationsbehovet för *Malmöhus* visat sig vara alltför omfattande i förhållande till förväntade möjligheter till sysselsättning beslöts att sälja fartyget. Den 30 augusti övertog Skibs-A/S Ollimac & Skibs-A/S Anjara(Tschudi & Eitzen A/S), Oslo i fartyget för 1,2 MUSD. Planen var att bygga om henne til offshore oljelagerplattform. Planen ändrades dock och hon bogserades till Valencia där hon senare höggs upp.

### Reflektioner

*Malmöhus* blev ett problemtyngt fartyg. Både vad gäller maskineri och skrov. Varför blev det så? Så här långt efteråt kan man nog bara spekulera. Men fartyget tillkom i en tid då storlekarna på tankfartygen rusade iväg och nya lösningar och tekniska nyheter introducerades. Kanske hängde ”klassen” vid denna tid inte riktigt med.

*Malmöhus* hade enligt rederiet konstruerats med ”speciell tanke på rationell enkelhet och prisreducerande produktionsvänlighet” till högsta klass i Det norske Veritas. Men vad ställde Det norske Veritas för krav? Blev vissa delar för klent dimensionerade? Blev tillverkningen av skrovet tillräckligt kvalitetssäkrad?

Även i maskineriet var det nya konstruktioner. Det Kockumsbyggda turbinmaskineriet av Stal-Lavals AP-typ (Advanced Propulsion) var t.ex. det första i aktiv tjänst. De två ångpannorna, också byggda på Kockums, var av en för varvet helt ny typ tillverkad enligt det amerikanska Combustion Engineering systemet med högre ångtryck än tidigare.

Hur gick det då för hennes systerfartyg? *Seven Skies* exploderade och sjönk i oktober 1966, *Seven Stars* höggs upp 1978 och *Seven Seas* höggs upp 1983.

Hur som helst. Trots alla problem lär *Malmöhus* ändå ha varit en hyfsad affär för rederiet.

**Källor i urval**

Svensk Sjöfartstidning  
Samtida dagstidningar  
Malmros årsberättelser 1965-1975

**Tack för bilder och annan input:**

Mikael Forster  
Lasse Bender  
Ragnar Malmberg

Text: Bo Jershed