

## MÅNADSFARTYG Augusti 2025 – Turbintankern *Malmros Mariner*

I år är det jämnt 50 år sedan turbintankern *Malmros Mariner* på 372 000 tdw levererades. Hon blev tillsammans med systerfartyget *Hemland* Sveriges då största fartyg. Det blev en historia som började i dur och slutade i moll.

Hösten 1972 såg det fortfarande ljusst ut på tankemarknaden. Det var en uppåtgående trend vad gäller tankfrakter och prognoserna var optimistiska. En enorm beställningsvåg av nya fartyg vällde över varven och där över 80 % av nybeställningarna hamnade hos japanska varv. Enligt Lloyds var december 1972 "all-time-high" vad gäller nybeställningar.

Bland optimisterna sällade sig också de svenska tankredarna och i slutet av 1972 krokade Malmros och Broströms arm som delägare i två partrederier för byggandet och drift av var sitt turbintankfartyg om vardera cirka 370 000 tdw. Beställningen gick till Miisui Shipbuilding Co., Ltd, Tokyo för leverans under 1974 resp. 1975 från deras varv i Chiba.

Det första fartyget levererades i slutet av december 1974 och fick namnet *Hemland* med Broströms som huvuddelägare och Malmros som delägare till 19 %. Men nu hade 1972 års rosa framtidsförhoppningar bytts till en nattsvart realitet med en tankemarknad fullständigt i botten. Orsaken var oktoberkriget 1973 och de efterföljande kraftiga prishöjningarna på olja som ledde till minskad efterfrågan på tanktonnage. Broströms lyckades hyra ut *Hemland* för en enkelresa från Persiska viken till Bahamas. Därefter beslöt man att ha henne upplagd i norska Vetlefjord ända fram till juni 1976.

Den 7 augusti 1975 var det dags för Malmros att ta emot sitt nybygge. Malmros ägarandel var 57 % medan Broströms stod för 37 %. Dopet skedde några dagar innan leveransen och gudmor var Katalin Malmros, gift med Frans Malmros Jr.



**Ingemar Blennow, VD för Broströms, och Frans Malmros, VD för Malmros, småpratar i samband med dop och leverans av *Malmros Mariner*.**



Ragnar Malmberg berättar:

”I april 75 flög jag ut till Chiba i Japan för att som överstyrman ingå i inspektions-teamet av ett nybygge. Malmros och Broströms hade beställt var sitt tankfartyg på 372 000 ton DW av Mitsui-varvet. Chef för teamet var en gammal bekant, Henry Glimberg från Baske, som jag tagit realexamen tillsammans med 1961. Han var civilingenjör i skeppsbyggnad. Vår uppgift var att efterhand som olika delar av bygget färdigställdes godkänna det hela.

Det blev mycket klättrande på bambuställningar vid tank- och skrovinspektioner. Kontroll av svetsningar, utrustning, inredning, målning mm. Japanerna var väldigt noggranna och allt var kontrollerat av dem innan vi gjorde slutbesiktning. På morgonen var det gymnastik med varvpersonalen vilket vi dock inte deltog i. En intressant tid i Japan där vi även hade ett utbyte med varvpersonalen genom fotbollsmatch, bowling m.m.

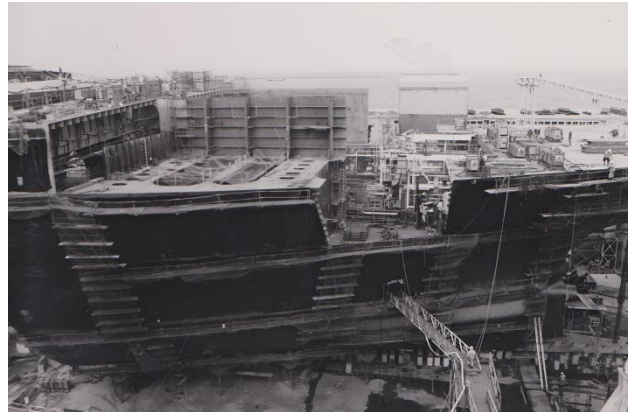
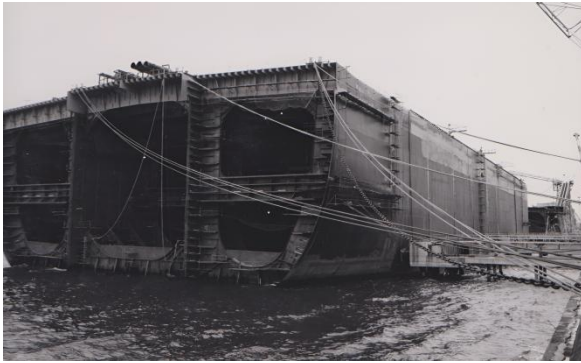
Efter 3 dygns provtur med 180 japaner ombord då allt provades levererades fartyget till rederiet den 7/8 och döptes till T/T *Malmros Mariner*. Ett fantastiskt fint fartyg som vid leverans var Sveriges största fartyg. 372 000 ton DW, L=363M, B=63M samt ett djupgående på 21,85 M. Maskin var en ångturbin på 45 000 hk som gav en fart på 16,5 knop. Med 2 pannor igång och full fart var bunkerförbrukningen 220 ton tjockolja/dygn.

Allt var stort: 6 centertankar och 22 vingtankar som var 28,7 M djupa. Största tank rymde 30 000 kbm. Pumpkapacitet var 4x 5000 kbm/tim. Man lossade alltså full last på 24 tim, under förutsättning att man kunde ta emot den hastigheten på terminalen, vilket få hamnar klarade. På en lastning blev det åtskilliga kilometer på cykeln mellan tankpejlningarna ute på däck. Propellern vägde 69 ton, diameter 9,6 M. Priset för skutan var ca 200 miljoner kronor.”

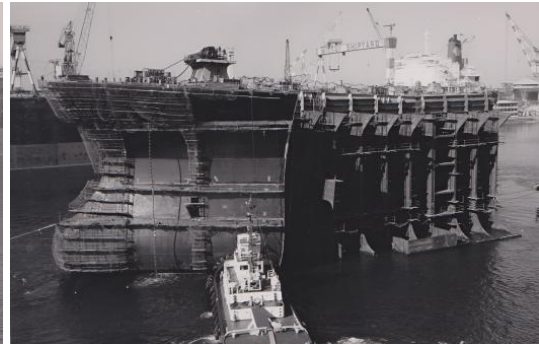


*"Allt var stort ..... propellern vägde 69 ton!"*

Malmros Mariner byggdes i tre sektioner som därefter svetsades ihop i dockan.



*Mittsektion och aktersektion.*



*Förskeppssektionen utan färdigställda vingtankar.*



*Sjösettingen*

Vid leveransen fanns inga fraktavtal på plats. Första resan gick som fraktsökande till Persiska viken och när hon kom fram hade man lyckats teckna en frakt för Exxon till word scale 25. Ingen lysande affär direkt men möjligen tillräckligt för att täcka kostnaderna. Den första resan från Persiska viken gick sedan till franska Fos-sur-Mer nära Marseille. Därefter åter till Persiska viken.



Foto från *shipsnostalgia.com*

Ragnar Malmberg fortsätter:

”Besättningen var 30 personer som bodde i väldigt stora och påkostade hytter och hade tillgång till bibliotek, pool med vattenjet, bastu o bar mm. Inredningen var designad av svenskt företag och levererades från Sverige.

Första resan gick till Ras Tanura i Saudiarabien där vi lastade för Fos i Frankrike. Det var inte många hamnar som kunde ta emot oss med full last utan ibland fick vi läktra 70 000 ton till ett mindre fartyg, bl.a. i Engelska kanalen och i Medelhavet. Detta kunde ske under gång i 4 knops fart.

1975 då Mariner levererades hade tankmarknaden rasat och många fartyg gick till uppläggning och följden blev slutet för många rederier. Farten reducerades och det blev långa resor runt Afrika i 12 knop.”

År 1976 blev det en tillfällig uppgång på tankmarknaden och man lyckades sysselsätta *Malmros Mariner* under hela året på den öppna fraktmarknaden. Systerfartyget *Hemland* låg upplagd till mitten av juni då hon kom i trafik igen.

Året därpå försämrades läget på tankemarknaden igen. *Malmros Mariner* var fortfarande sysselsatt på öppna marknaden utom från 1 mars till 4 augusti då hon låg upplagd i Persiska viken. *Hemland* var sysselsatt under större delen av 1977 fram till den 19 oktober då hon såldes.

I oktober 1977 var läget prekärt. Cirka  $\frac{3}{4}$  av det svenska tanktonnaget låg upplagt. För Malmros talades det t.o.m. om risk för konkurs och nu började en febril jakt på pengar. En extra bolagsstämma inkallades den 29 november för att hantera frågan om kapitaltillskott. Skånska Bankens representanter i styrelsen förordade en försäljning av den lönsamma fryshuskedjan Frigoscandia medan Frans Malmros i stället ville få till stånd en försäljning av fartygen men under ordnade former.

Frans Malmros linje vann och Skånska Bankens representanter avgick ur styrelsen. Men den nya styrelsen blev ändå strax tvungen att sälja Frigoscandia och några andra verksamheter för att få in kapital.

I februari 1978 såldes *Malmros Mariner* till C.Y. Tung Group baserad i Hongkong för leverans i maj samma år. Man fick drygt 100 MSEK för fartyget, vilket motsvarar ungefär halva inköpspriset,

*Malmros Mariners* sista resa under svensk flagg gick från Kharg Island till Göteborg dit hon anlände den 13 mars 1978.



***Malmros Mariner i Torshamnen, Göteborg mars 1978. Foto: Bertil Söderberg.***

När hon anlände till Göteborg var hon det största fartyget som dittills anläppt Göteborgs hamn. På grund av fartygets storlek var man tvungen att läktra över 85 000 ton till mindre fartyg för att kunna ta sig in i Torshamnen. Den jättelika oljelasten var avsedd för det nya beredskapslagret, Syrhålсанläggningen på Hisingen, världens då största oljebergrum. Bergrummet rymde 1,3 miljoner kbm.

Ragnar Malmberg:

”Jag var ombord i Göteborg. Hade då börjat i Gorthon och var på kurs i Göteborg. Man lossade till ett nytt bergsrum som var beredskapslager. Det var ett stort party ombord, invigning av bergrummet samt gravöl för Malmros Mariner som därefter gick till Lissabon för dockning och leverans till de nya ägarna.”

De nya ägarna döpte om fartyget till *Brazilian Pride* och placerade henne i enbåtsdotterbolaget Latin America Petroleum Carriers Inc, Monrovia, Liberia, förmodligen utchartrad till Petrobras fram till 1982. Hongkongaren C.Y. Tung hade vid denna tid ett flertal ULCC's utchartrade till Petrobras, alla med namn som började på *Brazilian* och alla i enbåtsbolag registrerade i Monrovia, Liberia. I denna flotta ingick även *ex-Hemland* nu som *Brazilian Splendour*.

Efter att ha legat upplagd 1982-1986 såldes hon 1986 vidare till National Iranian Tanker Co och döptes då om till *Dena*. Hon kom nu att tjänstgöra som ett FSO-fartyg (Floating Storage and Offloading) i Persiska viken. Under kriget Iran-Irak som pågick fram till 1988) blev hon vid ett flertal tillfällen attackerad av flyg men reparerades. År 2000 höggs hon upp i Chittagong.

### Epilog

Efter försäljningen var *Jarl Malmros* det enda kvarvarande tankfartyget i rederiet. Detta fartyg såldes sedan i mars 1979. Året därpå sålde Malmros sina två återstående fartyg, semicontainer-fartyget *Malmros Monsoon* och gastankern *Malmros Mandrill* (f.d. *Malmros Multina*) och lyckades därmed avveckla rederiverksamheten utan att gå i konkurs. Malmros blev nu istället ett renodlat investmentbolag.

### Källor i urval

Svensk Sjöfartstidning  
Samtida dagstidningar  
Malmros årsberättelser 1972-1978

### Tack för bilder och annan input:

Ragnar Malmberg

Text: Bo Jershed

Bilder där inte annat anges: Ragnar Malmberg