

MÅNADSFARTYG Juni 2026 – Malmtankern *Soya-Atlantic*

För en tid sedan berättade vi på Facebook om kampen mellan dieseln och turbinen i samband med att fartygen blev allt större. De Laval klev in i kampen i början av 1950-talet då Kockums hösten 1953 levererade de två turbintankfartygen *Saxonsea* och *Saxonsky* till grekiske storredaren Niarchos.

Första svenskflaggade lastfartyget i denna ”pånyttfödelse” av de Laval marinturbiner blev Rederi AB Walltanks malmtanker *Soya-Atlantic* som efter en omfattande provtur levererades den 29 juli 1954 från Kockums.



***Soya-Atlantic*. Bild från Sjöhistoriska museet (Fo20846)**

Hon var ett kombinerat malm- och tankfartyg med skilda lastrum för malmlast och oljelast. Malmlastrummen, två stycken, belägna längs fartygets mitt. Oljetankarna, 22 stycken, var belägna under och på sidan av malmlastrummen. På så sätt kunde hon ta emot full last antingen av olja eller av malm.

Propellermaskineriet bestod av ett de Laval ångturbinmaskineri som utvecklade en maximal effekt av 8 100 ahk vilket vid provturen gav cirka 15 knop.

Premiärturen gick till den då nyligen öppnade järnmalmsexport hamnen Puerto Ordaz en bit upp i Orinoco floden (dagens Ciudad Guayana) för att lasta järnmalm till US Steels nya stålverk i Morrisville, Pennsylvania, en bit upp i Delawarefloden.

Malmfyndigheterna söder om Orinoco var kända sedan början av 1900-talet men hade efter WWII blivit alltmer intressanta för USA:s stålbolag i takt med att de inhemska gruvorna började bli oekonomiska. Först ut var Bethlehem som 1950 startade brytning i El Pao. Malmen transporterades med järnväg 50 km ned till utskeppningshamnen Palua vid Orinoco floden. Denna hamn ligger cirka 180 nautiska mil upp i Orinoco från kusten. Härifrån skeppades malmen sedan via Puerto Hierro (Pariagolfen) till Betlehems stålverk i Sparrow Point, Maryland, vid inloppet till Baltimore.

Ungefär samtidigt började US Steel att bryta järnmalm vid Ciudad Piar och frakta denna med järnväg 150 km ned till utskeppningshamnen Puerto Ordaz (granne med ovan Palua) som då kunde hantera bulklastare upp till 60 000 dwt. Härifrån skeppades malmen vidare till US Steels stålverk i Morrisville som ligger i en krök i Delawarefloden strax ovanför Philadelphia. Detta stålverk hade invigts 1952 och byggts mer eller mindre enkom för att förädla malmen från Venezuela.

Soya-Atlantic kom inledningsvis att vara sysselsatt för både Bethlehem Steel och US Steel med att hämta hem järnmalm från deras gruvor i Venezuela till deras resp. stålverk i Sparrows Point och i Morrisville men också med några resor från de nyöppnade malmfälten i Labrador med hamnen Seven Islands.

Den 19 mars 1960 på kvällen kolliderade *Soya-Atlantic* med det amerikanska jagareskortfartyget USS *Darby* i inloppet till Chesapeake Bay. *Soya-Atlantic* var på väg till Venezuela i barlast efter att ha lossat en järnmalmslast i Sparrows Point. På *Darby* som fick omfattande skador dödades 3 personer och flera skadades. Hon hade 220 man ombord och blev delvis vattenfylld och måste bogseras från platsen.

Soya-Atlantic fick bara smärre skador och ingen av besättningen blev skadad. Wallenius blev strax efter olyckan stämd av amerikanska staten på 1,8 MSEK. Wallenius svarade med att stämma tillbaka. Ett år senare publicerades haveriutredningen och där konstaterades att USS *Darby* som var bemannad huvudsakligen av reservister var den skyldiga parten till kollisionen.

1971 såldes *Soya-Atlantic* till det nederländska offshorebolaget NOC som byggde om henne till ett kran- och rörlägningsfartyg och samtidigt döpte om henne till *Orca*. Ombyggnaden var ganska omfattande och pågick i över elva månader. Först rensades fartygets interiör helt, maskinrummet förnyades helt och åtta ankarvinschar på 130 ton vardera installerades i de förliga och aktra lastrummen. En tung kran med en lyftkapacitet på över 700 ton och en radie på cirka 30 meter installerades på det röjda däck.



Orca. Bild från RDM arkiv. Foto Geert Boon

Bryggan, som ursprungligen var placerad midskepps, flyttades till fören. Navigationsbryggans däck försågs med en helt ny styrhytt som erbjöd fri panoramautsikt.. De befintliga besättningsbostäderna, ursprungligen avsedda för 50 personer, utökades för att rymma 200 personer .

Det ångdrivna framdrivningssystemet ersattes av två *Stork-Werkspoor* huvudmotorer. Förutom den stora kranen placerades en mindre kran med en lyftkapacitet på 150 ton. *Orcas* bunkringskapacitet var tillräckligt stor för att fungera som rörläggningssmaskin i cirka 45 dagar i sträck utan avbrott och för att utföra plattformbyggnation i cirka 100 dagar i sträck.

Under drift kunde *Orca* hållas på plats med upp till tio tunga ankare. Fartyget var också utrustat med ett dynamiskt positioneringssystem.

Orca togs i drift 1972 under panamansk flagg och registrerades i *Panama Europa Offshore Shipping Co.* Hon var vid den tiden världens största självgående kran- och rörläggningss-fartyg.



Orca. Bild från RDM arkiv. Foto okänd.

Under 1981 såldes *Orca* till *Construcciones Maritimas Mexicanas SA* . Detta företag döpte 1983 om henne till *Mixteco*.

Enligt uppgifter från Shipspotting.com lär fartyget ha skrotats 2010.

Text: Bo Jershed