

2026-06-13

s/s Tosca och Wallenius venezuelanska malmäventyr

På bilden nedan till höger ser vi aktern på Wallenius s/s *Tosca* (1953) när hon den 19 januari 1954 under befäl av sjökapten Svante Hedin anländer till Philadelphia för vidare färd uppför Delawarefloden till US Steels nyöppnade stålverk i Morrisville. Ankomsten till Philadelphia firades stort med flodsprutor och högtidliga tal av olika honoratiores.

Tio dagar tidigare hade hon lastat 6 700 ton järnmalm i Puerto Ordaz i Orinocofloden cirka 30 landmil upp från kusten. Detta var första lasten av järnmalm från US Steels nyöppnade gruva i Cerro Bolivar cirka 15 landmil in i landet från den likaledes nyöppnade hamnen Puerto Ordaz (vid pilen). Även här var det stora festligheter med högstämnda tal från företrädare för venezuelanska regeringen och US Steel.



Inseglingsrännan till Puerto Ordaz 1954



Tosca anländer Philadelphia den 19 januari 1954

Låt oss nu backa bandet litet. USA:s två största ståltillverkare var vid den här tiden Bethlehem Steel (etabl. 1899) och US Steel (etabl. 1901). Historiskt hade dessa försetts med järnmalm från inhemska fyndigheter främst från trakterna runt Lake Superior. Bethlehem Steel hade tidigt varit ute och letat efter nya fyndigheter i Syd- och Mellanamerika vilket bl. a. ledde till att Bethlehem-Chile Iron Mines Company bildades 1913 för att bryta järnmalm i El Tofo cirka 50 mil norr om Santiago de Chile. Malmen skeppades ut via hamnen Puerto Cruz Grande till Bethlem Steels stålverk i Sparrows Point utanför Baltimore. För dessa skeppningar slöts bl. a. ett 20-årigt charteravtal 1925 med Boström som då anskaffade de två malmbåtarna *Svealand* och *Amerikaland* för denna trafik. 1942 drogs USA in i kriget. *Amerikaland* sänktes av en tysk ubåt och *Svealand* rekvirerades av amerikanerna och sattes in i spannmålstrafik mellan USA och England. Efter kriget återupptog *Svealand* trafiken fram till 1949 då det ursprungliga kontraktet gick ut.

Under mellankrigstiden hade man hittat nya fyndigheter i Sydamerika, närmare bestämt i El Pao som ligger i Venezuelas region Guayana i närheten av Orinocofloden och 1933 fick Bethlehem Steel koncession på dessa fyndigheter. År 1941 påbörjades brytningsprojektet men på grund av WWII kom inte brytningen igång på allvar förrän efter kriget.

Från gruvområdet i El Pao byggdes en 50 km järnväg ned till den nyanlagda hamnen Palua vid Orinocofloden som låg cirka 300 km uppströms från Atlanten. Från Palua skeppades malmen med mindre farkoster genom Orinocos flodsystem ut till en nyanlagd större hamn Puerto de Hierro vid atlantkusten, mitt emot Trinidad och Tobago, där malmen sedan omlastades till större oceangående fartyg. Ofta Bethlehem Steels egna 26 000-tonnare. Första skeppningen från Puerto de Hierro till Bethlehem Steels stålverk i Sparrows Point vid Baltimore skedde i mars 1951.

Efter krigsslutet hade även US Steel fått upp ögonen på Venezuela och 1947 fann man den ännu större fyndigheten Cerro Bolivar cirka 80 km sydväst om Bethlehem Steels fyndigheter i El Pao. Mannen bakom denna upptäckt var den svenske bergsingenjören Folke Kihlstedt som då jobbade för US Steels prospekteringsavdelning.

Efter kompletterande undersökningar drogs brytningsprojektet igång. Det var ett enormt projekt. Vid Cerro Bolivar byggdes ett helt nytt samhälle med bostäder, skola och sjukhus för de anställda. Från Cerro Bolivar byggdes sedan en malmbana ned till Orinocofloden där man anlade en helt ny hamn, Puerto Ordaz. Inte långt från Bethlehem Steels hamn i Palua.

Till skillnad från Bethlehem Steels upplägg beslöt US Steel att muddra upp i flodsystemet så att oceangående fartyg kunde gå ända upp till Puerto Ordaz för att lasta malmen. På kartan till vänster i bild ser vi hur seglingsrännan såg ut 1954 med den uppmuddrade Macareo-kanalen. Flera skeppare vittnades dock om svårigheterna att navigera i floden och alla gånger man fastnade och fick vänta på tidvattnet för att komma loss.

I USA byggde US Steel ett helt nytt stålverk vid Morrisville en bit upp i Delawarefloden huvudsakligen för att ta hand om malmen från Venezuela men också från kanadensiska malmfält på Labradorhalvön med utskeppningshamnen Seven Islands vid Saint Lawrenceviken. De första leveranserna härifrån skedde hösten 1954.

Wallenius kom att ha flera fartyg sysselsatta för US Steel men även i viss mån för Bethlehem Steel. Först ut var ovan nämnda *Tosca* (1953). Sedan kom systerfartyget *Boheme* (1953) och *Otello* (1943). Dessa var ju inga malmbåtar direkt utan mer enligt Ture Rinmans definition "ibland-malm-ibland-annat"-fartyg.

År 1954 sjösattes malmtankern *Soya-Atlantic* på 23 400 dwt och premiärturen gick till Puerto Ordaz. Några år senare tillkom ytterligare en malmtanker *Soya-Pacific* på 23 600 dwt som också till viss del sattes in i trafiken. Inalles hade alltså Wallenius 5 fartyg engagerade i malmtrafiken från Venezuela.

Även Broströms var med på ett hörn med *Holmialand* och *Halland*. Senare dyker också några Grängesbåtar upp.

Sista besöket i Puerto Ordaz av Wallenius fartyg verkar ha varit i slutet av 1960. Detta år importerade USA totalt cirka 15 miljoner ton järnmalm från Venezuela. Vad hände sedan med Venezuelas järnmalmsexport?

1958 hade US Steel övergivit Macareokanalen och istället muddrat upp Rio Grandekanalerna (den sydligaste av de stora flodarmarna i deltat) som mynnade ut i Atlanten. Nu kunde man ta emot fartyg upp till 60 000 dwt. Denna led började också nyttjas av Bethlehem Steel och 1964 lade Bethlehem Steel ned omlastningshamnen i Puerto de Hierro.

1975 nationaliserades gruvorna och tillhörande infrastruktur och verksamheten togs över av CVG Ferrominera Orinoco. På grund av att malmfartygen blev större och större och krävde mer och mer muddringsarbete i flodsystemet invigdes 1988 en "ore transfer station" (*Boca Grande*) i sundet mellan Venezuela och Trinidad. Det var ett äldre malmfartyg, det norska *Berge Brioni* på 230 000 dwt som byggdes om till en FSO (Floating Storage and Offloading Platform) dedikerad för hantering av järnmalm. FSO'n försörjdes av två skyttelfartyg på 60 000 dwt och utlastade sedan större oceangående fartyg.

I början av 2000-talet graderade man upp FSO'n och ersatte det äldre fartyget med OBO-fartyget *Ensor* på 135 000 dwt byggd 1982. Namnet blev *Boca Grande II*. Bulkfartyg upp till 200 000 dwt lär idag kunna lasta vid plattformen. Exporten har legat på en nivå av cirka 10-15 miljoner ton årligen. På senare tid huvudsakligen till länder i Asien. Från 2010 har dock volymen stadigt gått nedåt p.g.a. sanktioner, vanskötsel och finansieringsproblem.

Idag är Venezuelas export av järnmalm närmast försumbar (0,2 % av världens malmexport). De stora exportörerna är Australien (54 %), Brasilien (20 %), Kanada (4 %) och Sydafrika (4 %). De stora importörerna är Kina (70 %), Sydkorea (4,8 %) och Japan (6,6 %). Siffrorna gäller exportvärden för 2024.

US Steels stålverk i Morrisville avvecklades 1991. Bethlehem Steel sattes i konkurs 2001 och stålverket i Sparrows Point skiftade ägare några gånger innan det lades ned 2012. Efter långa förhandlingar med de amerikanska myndigheterna köpte Nippon Steel upp US Steel 2025. Puerto Ordaz som anlades av US Steel 1952 har vuxit ihop med grannstaden San Felix till storstaden Ciudad Guayana som idag hyser runt 1 miljon invånare.

I boken "Walleniusrederierna 1934-1984" nämns det venezuelanska äventyret bara i förbigående. Men i US Steels historieböcker har Folke Kihlstedt och s/s *Tosca* fortfarande en given plats. Projektet Cerro Bolivar och premiärturen 1954 med *Tosca* från Puerto Ordaz till Morrisville finns dokumenterad i en video, "Iron Ore from Cerro Bolivia", från US Steel. Videon finns tillgänglig på Youtube och bilderna nedan är klippta från denna film. I filmen skimtar också Folke Kihlstedt och kapten Svante Hedin snabbt förbi.

Text: Bo Jershed