

## ***Malmros Multina – ”Den flygande holländaren”***

***Bo Jershed***

***”Den flygande holländaren försvar sig åt djävulen och dömdes att i evighet irra omkring på haven utan att finna någon hamn. Så gick det också för Malmros Multina. Den försvar sig åt den multinationella kapitalismen och är nu dömd att irra omkring på haven utan att finna någon trygg hamn”***

Så inleder journalisten Olof Åttingsberg sitt reportage om *Malmros Multina* i Aftonbladet den 8 december 1977. Under november månad detta år hade *Malmros Multina* i dagspressen begåvats med tillnamnet ”den flygande holländaren” på grund av sina olika turer, både i geografien och i juridiken. Även om liknelsen ovan hade vissa ideologiska övertoner så låg det något träffsäkert i den.

Men vad hade hänt? Låt oss backa några år tillbaka.

Med gastankern *Paul Endacott* gjorde Trelleborgsrederiet Malmros 1964 en uppmärksammat entré i ett nytt och expanderande marknadssegment; långväga transporter av nedkyld flytande petroleumgas (LPG). Första time chartern tecknades med Phillips Petroleum. Satsningen blev lyckosam. Världshandeln med LPG ökade kraftigt. Tre av de största aktörerna; Phillips Petroleum (USA), Bridgestone Liquified Gas (Japan) och S.A.G.A. (Frankrike) gick 1971 samman i ett Joint venture och skapade tradingbolaget Multinational Gas & Petrochemical Co (Multinational) med legalt säte i Monrovia, Liberia.

I linje med sin strategi att efter en viss tid ersätta äldre tonnage med ny tillverkat sålde Malmros i slutet av 1973 *Paul Endacott* till Norfolk Multina Shipping Co, Monrovia, Liberia. Den nye ägaren döpte om fartyget till *Norfolk Multina*.

Ersättaren till *Paul Endacott* hittade Malmros hos varvet Constructions Navale et Industrielles de la Méditerranée (C.N.I.M.) i La Seyne-sur-Mer utanför Toulon vid Medelhavet. Varvet hade börjat bygga mindre LPG-tankers i slutet av 60-talet.

År 1973 inledde här C.N.I.M. leveranser av en serie av fem identiska nybyggen som alla hade en lastkapacitet på 53 400 kubikmeter. I konstruktionsarbetet hade Marine Services GmbH i Hamburg varit delaktig. Detta företag hade för övrigt tidigare också varit involverat i konstruktionsarbetet med *Paul Endacott*.

Först ut i denna serie av nybyggen var *Antilla Bay* till ett rederi i Nederländska Antillerna. De två följande fartygen var beställda av Universal Gas & Oil Co Ltd som direkt efter sjösättningen sålde dem vidare. Det första av dessa blev levererat i oktober 1973 som *Providence Multina* till det franska SOFRANGAZ. Det andra togs över av Malmros Rederi AB och levererades den 29 april 1974 som *Malmros Multina*. Hälftenägare i detta fartyg var ovannämnda Multinational men det var Malmros som stod för kontraktet med varvet. Prislappen var på ca 150 MSEK.

Samma år levererade C.N.I.M. även gastankern *Kenai Multina* till Multimare Shipping Co som till 80 % ägdes av Multinational och resterande 20 % ägdes av C.N.I.M.



Fig 1. Malmros Multina (Foto: Marine Services GmbH, Hamburg)

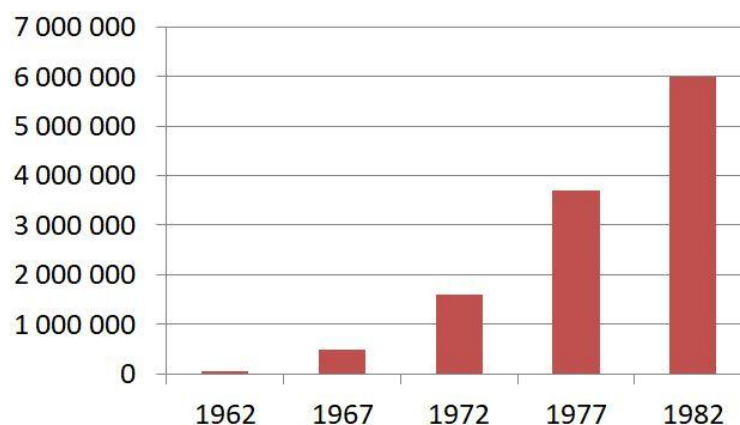
*Malmros Multina* var varvets nybygge nr 1398. Hon mätte löa 216,50 m, bredd 32,25 m, djupgående 11 m och höjd 18,4 m. Lastkapaciteten var 53 400 kbm och dödvikten 38 900 ton. Hon var alltså ungefär dubbelt så stor som den tidigare *Paul Endacott* och hamnade därmed i klassen LGC (Large Gas Carriers). För framdrivningen svarade en Sulzer 7 RND 90 diesel på 20 300 bhp för en kontrakterad marschfart på 17,5 knop.

Fartyget innehöll fyra prismatiska tankar där man kunde transportera LPG vid en min temp på - 48 gr och ett max tryck på 0,29 kg/cm<sup>2</sup>. Besättningen uppgick till ca 30 personer.

De två sista fartygen i denna serie från C.N.I.M. beställdes 1974 av Multinational för leverans 1978. Ett av dem, nybygge nr 1416, beställdes tillsammans med *Malmros*. LPG-marknaden blomstrade vid den här tiden och sommaren 1974 blev det något av en beställningsrush på lämpliga fartyg. Den globala kapacitetsutbyggnaden illustreras i nedanstående bild.

Fig 2.  
Sammanlagd kapacitet  
för världens LPG-flotta  
uttryckt i lastvolym kbm

Källa:  
Assessment of R&D needs  
In LPG Safety and  
Environmental Control,  
Pacific Northwest Lab  
May 1982



I mitten av 70-talet kontrollerade Multinational åtta stycken LPG-fartyg i vilka man dessutom hade olika grad av ägarintressen. Gemensamt för fartygen var att deras namn slutade på Multina. Totalt motsvarade denna flotta drygt 10 % av den dåvarande globala LPG transportkapaciteten .

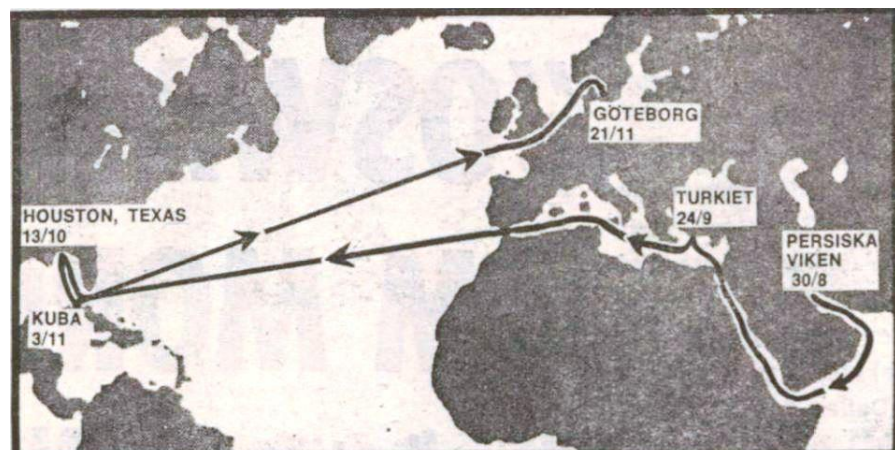
Fartyg	Kbm	Byggd	Huvudägare	Anm
<i>Trina Multina</i>	18 400	1968	Tanker Trading Inc (LR)	f.d. Roland (Broström)
<i>Norfolk Multina</i>	25 100	1964	Norfolk Multina Shipping (LR)	f.d. Paul Endacott
<i>Amy Multina</i>	26 500	1969	Philtankers (LR)	f.d. Phillips Arkansas
<i>Bridgestone Multina</i>	28 800	1962	Bridgestone Liquified Gas	f.d. Bridgestone Maru
<i>Kenai Multina</i>	35 500	1975	Multimare Shipping (LR)	LNG/LPG
<i>Hoegh Multina</i>	52 000	1971	Leif Höegh & Co	
<i>Malmros Multina</i>	53 400	1974	Malmros	
<i>Providence Multina</i>	53 400	1973	SOFRANGAZ (S.A.G.A.)	

I början gick det mycket bra för Multinational men det fanns för lite eget kapital i förhållande till verksamhetens omfattning. När LPG konjunkturen bromsade in 1977 samtidigt som man hade stora finansiella åtagande i form av kontrakterade time charters och nybyggen ledde detta snabbt till problem med kassaflödet. I början av oktober 1977 satte ägarna företaget i konkurs. Skulderna översteg tillgångarna med 113 miljoner engelska pund.

För Malmros del blev läget prekärt. Det fanns stor risk att *Malmros Multina*, där Multinational formellt var hälftenägare, skulle begäras i kvarstad av Multinationals kreditorer för att täcka deras fordringar. Ett annat problem var kontraktet på systerfartyget som skulle levereras 1978.

*Malmros Multina* var i början av oktober 1977 på väg från Persiska viken till Houston i Texas med en last av 15 000 ton propan. På huvudkontoret i Trelleborg bestämde man sig för att inte låta fartyget gå in i amerikansk hamn utan ligga kvar på internationellt vatten utanför Houston tills det juridiska läget runt ägarförhållandena klarnat. Det var också osäkert vem som ägde lasten. I början av november var läget fortfarande oklart men nu behövde man bunkra dieselolja för att hålla igång fartyget och dess kylanläggningar. Via diplomatiska insatser kunde fartyget smyga in i Havanna för att där bunkra upp olja och annat. På så vis undvek man att angöra amerikansk hamn vilket var ett streck i räkningen för Multinationals kreditorer. Dessa hade förmodligen hoppats på att bunkringsbehovet så småningom skulle tvinga in fartyget till amerikansk hamn.

Fig 3.  
Malmros Multinas resor  
hösten 1977  
(Bild från Aftonbladet  
1977-12-08)





Men då ingen hamn egentligen var säker för att undkomma kreditorerna beslöt Malmros att fartyget efter bunkringen skulle bege sig till Göteborg. En ev. rättegång runt ägarförhållandena skulle också vara lättare att genomföra inför en svensk domstol än en amerikansk. Den 21 november anlände fartyget till Göteborg och ankrade upp i Danafjord mellan Vinga och Göteborg. I jan 1978 hade man lossat och propanlasten och sålt den till Norge. Efter lossningen flyttades fartyget till Singlefjorden i norr om Strömstad där det lades upp tillsammans med flera andra tankfartyg, bl.a. Malmros tankers *Malmros Merrimac* och *Malmros Monitor*, i avvaktan på nästa juridiska steg.



Fig 4. Malmros Multina på Danafjorden utanför Göteborg den 26 november 1977. (Foto: Bertil Söderberg)

Ytterligare två av Multinational delägda fartyg lyckades också "rymma" undan kreditorerna. De övriga fem fartygen fick på olika sätt så småningom nya ägare.

Under hösten 1977 blev det tuffa förhandlingar med C.N.I.M. angående systerfartyget som var under byggnad. I och med Multinationals konkurs hävdade varvet att Malmros ensamt skulle stå för kontraktet. Men med ett par förlustår bakom sig och med en vikande tankkonjunktur var detta naturligtvis omöjligt för Malmros. Man lyckades dock till sist i december 1977 att förhandla sig ur kontraktet mot en viss kompensation till varvet. De två sista fartyg i serien hamnade istället hos det mexikanska statsägda Petroleos Mexicanos (PEMEX). Fartygen levererades 1979 och döptes till *Reynosa* resp. *Monterrey*.

Nästa steg för den upplagda *Malmros Multina* blev en exekutiv auktion som genomfördes den 31 oktober 1978 på länsstyrelsen i Malmö. Malmros ropade in fartyget genom sitt engelska dotterbolag Northern Cold Storage för 69 643 556 kr och 67 öre vilket var det lägsta tillåtna budet. Inga andra spekulanter fanns. Handelsbanken ställde nödvändiga garantier. Fartyget var marknadsvärderat till ca 78 miljoner kronor men skuldsatt till ca 132 miljoner kronor.

Efter underhållsarbeten och viss ombyggnad för att kunna transportera nafta döptes fartyget i maj 1979 om till *Malmros Mandrill* och sattes i trafik igen. På grund av likviditetsproblem under våren 1980 blev dock Malmros tvungen att i slutet av maj 1980 bjuda ut fartyget till försäljning. Senare under samma år sålde Malmros även sitt sista fartyg *Malmros Monsoon* och avecklade därmed till sist hela sin rederiverksamhet men utan att gå i konkurs.

Ett Malmros i fritt fall och ett Stena i stark uppgång möttes nu. Stena hade 1978 en omsättning på ca 1 miljarder kronor och bestämt sig för att diversifiera. Ett förberedande steg tog man 1979 då bilfärjan *Stena Oceanica* döptes om till *Stena Saga* för att frigöra namnet *Stena Oceanica* för framtida fartygsaffärer.

Ny ägare till *Malmros Mandrill* blev ett engelskt dotterbolag till Stena Line. Stena Line var vid god kassa och på jakt efter billiga objekt som kunde drivas kostnadseffektivt och senare när konjunkturerna vände kunde säljas med god förtjänst. Stena fick betala ca 95 miljoner kronor för fartyget som nu döptes om till *Stena Oceanica*. Detta blev Stenas första tankfartyg och förmodligen också fröet till Stena Bulk som bildades hösten 1982 och där man samlade de tankfartyg som efter hand inköptes billigt på andrahandsmarknaden. Något ytterligare LPG fartyg köptes dock inte in.



Fig 5. *Stena Oceanica*. (Foto från Stena arkivet vid Klubb Maritim i Göteborg)

*Stena Oceanica* sattes in på långtidskontrakt för Geogas, en stor LPG trader baserad i Schweiz. Efter åtta år hos Stena lade det norska rederiet Havtor A/S ett bra bud på fartyget och hon såldes 1988 för ca 135 miljoner kronor vilket innebar en rejäl reavinst för Stena.

Anledningen till det "sockrade" budet var att Havtor då strävade efter att bli marknadsledare inom LGC för LPG och var på inköpsrunda. Efter övertagandet döptes *Stena Oceanica* av de nya ägarna om till *Havprins*. Ungefär samtidigt köpte Havtor även systerfartyget *Antilla Bay* som nu fick namnet

*Havmann.* I och med dessa köp kontrollerade Havtor då ca 40 % av världstonnaget i denna nisch. Några år senare hamnade också ett tredje systerfartyg *Providence Multina* hos Havtor nu som *Hesperus*.

År 1995 gick Havtor A/S samman med Bergesen d.y. ASA vars fokus hade varit de större LPG fartygen (VLGC). Den nya företagskonstellationen fick namnet Bergesen d.y. ASA och blev världsledande inom LPG fartyg totalt. I företagets årsberättelse för 1997 kan man läsa att Bergesen d.y. ASA detta år kontrollerade 62 st LPG fartyg varav 15 st i *Havprins* storleksklass (LGC).

Men allt har ett slut. Fartygets sista resa gick 2004 till Jiangyion i Kina dit hon anlände den 27 april. Efter nästan exakt 30 års tjänst var det nu dags att möta skärbrännarna.