

MÅNADSFARTYGG September 2026 – Turbintankern *Okeanos*

När oljebolaget OK (Oljekonsumenterna) 1973 beställde supertankfartyget t/t *Okeanos* var det kulmen på en utveckling som hade pågått under flera decennier. Fartyget blev ett flytande uttryck för OK:s ambition att kontrollera en så stor del som möjligt av sin försörjningskedja: från inköp och import av råolja, via sjötransport och raffinering, till distribution och försäljning av färdiga oljeprodukter på den svenska marknaden.



T/t *Okeanos* (Foto skeppsvarvet IHI. Arkiv Klubb Martim Göteborg).

OK:s bakgrund skilde sig från de stora internationella oljebolagens. Företaget hade sina rötter i den kooperativa rörelsen och växte fram ur behovet av en säkrare och billigare drivmedelsförsörjning för medlemmar och konsumenter. Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund, OK, bildades 1945 med uppgift att svara för importen av olja och drivmedel för medlemmarnas behov. Från början handlade det om att utmana de etablerade oljebolagens dominans, men efter hand utvecklades OK till ett stort svenskt oljebolag med egna depåer, bensinstationer, raffinaderiintressen och rederiverksamhet.

För ett företag som OK var oljeimporten en strategisk fråga. Sverige saknade egna större oljetillgångar och var beroende av sjöburna leveranser från internationella marknader.

Inledningsvis kunde transporterna lösas genom befraktning av fartyg, men internationella kriser visade hur sårbar försörjningen var. Suezkrisen 1956–1957 blev särskilt betydelsefull. Störningarna i oljeförsörjningen visade att tillgången till egna eller kontrollerade transporter kunde vara avgörande, och under denna period började OK därför bygga upp en egen tankrederiverksamhet. Tankfartygen blev både en transportlösning och en del av företagets beredskap och oberoende.

Strategin fick ännu större betydelse när planerna på ett eget raffinaderi vid Brofjorden förverkligades. Raffinaderiet Scanraff, sedan 2005 Preemraff Lysekil, var ett av de mest omfattande industriprojekten i Bohuslän under efterkrigstiden. Anläggningen placerades vid Brofjorden, där de nautiska förutsättningarna var goda för att ta emot mycket stora råoljetankfartyg. Raffinaderiets råolkaj dimensionerades för de VLCC- och ULCC-fartyg som under 1960- och 1970-talen i allt högre grad kom att dominera den internationella råoljetransporten.

Genom Scanraff kunde OK importera råolja och förädla den i Sverige i stället för att enbart ta in färdiga oljeprodukter. Rederiverksamhet, raffinering och distribution kunde därmed knytas samman i ett integrerat system. Detta blev särskilt betydelsefullt under 1970-talets oljekriser, då leveranssäkerhet, energipolitik och nationell beredskap stod i centrum.



Scanraffs invigning 1975. (Foto: Curt Warås)

Under Scanraffs första verksamhetsår, som invigdes 1975, innan *Okeanos* hade levererats, transporterades råoljan bland annat med två mycket stora inhyrda tankfartyg. Det ena var den norskägda *Jastella* om cirka 256 000 ton dödvikt, levererad 1974 från Nippon Kokan i Tsu till Anders Jahre i Sandefjord. Det andra var *Pacific Sun* om cirka 260 000 ton dödvikt, byggd samma år vid Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö för amerikanska Sun Oil och registrerad på Sun Overseas Transport Ltd i Liberia.

Enligt Rickard Sahlsten förekom även en irakisk tanker med namnet Kharg eller Khark i trafiken men fartyget hade problem och gjorde troligen endast ett fåtal resor för OK. Uppgifterna visar att Scanraffs råoljeförsörjning inledningsvis byggde på inhyrt stort tanktonnage i väntan på att *Okeanos* skulle tas i drift.



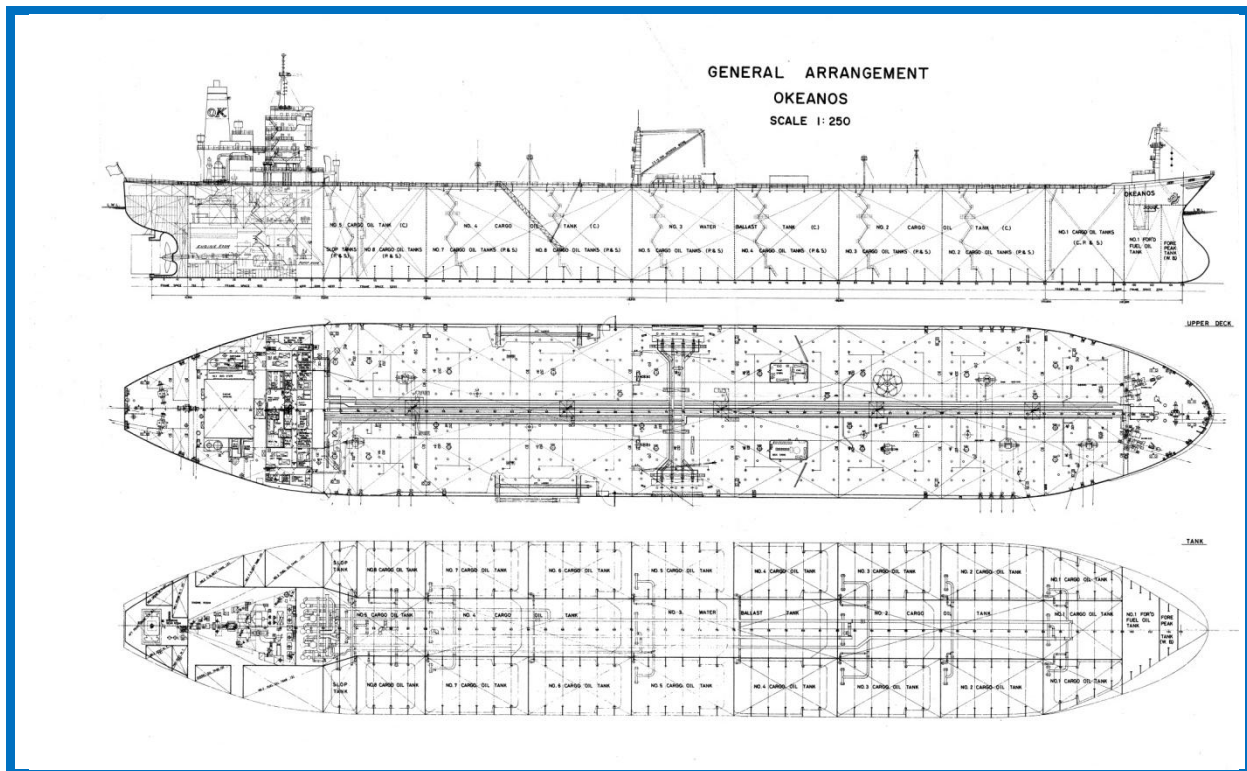
Jastella 256 000 tdw
(Rickard Sahlstens negativsamling).



Pacific Sun 260 000 tdw
(Rickard Sahlstens bildsamling).

Det var i anslutning till uppförandet av Scanraff som t/t *Okeanos* beställdes. Hon var OK:s första egna råoljetankfartyg av verklig supertankerstorlek och avsedd för trafik mellan Persiska viken och Scanraff vid Brofjorden. När kontraktet tecknades 1973 kunde inget svenskt varv bygga fartyget inom den tidsram som OK önskade.

Världsvarfsindustrin var vid denna tid koncentrerad till några få stora skeppsbyggnadsnationer, främst Sverige och Japan. De svenska varven - Kockums Mekaniska Verkstad, Götaverken inklusive Öresundsvarvet, Eriksbergs Mekaniska Verkstad och Uddevallavarvet - hade under efterkrigstiden byggt upp en betydande kompetens inom stora tankfartyg. Japan hade samtidigt vuxit fram som världens ledande varvsnation med hög produktionskapacitet, modern teknik och konkurrenskraftiga priser. Sydkoreas varvsindustri befann sig ännu i sin uppbyggnadsfas, medan Kina ännu inte var någon betydande aktör på den internationella marknaden för stora handelsfartyg.



Okeanos GA-ritning. (Arkiv Klubb Martim - Göteborg).

Valet föll därför på Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. i Yokohama, ett av Japans stora och tekniskt avancerade varv. Enligt samtida uppgifter i Svensk Sjöfarts Tidning beräknades kostnaden för den nya tankern till knappt 200 miljoner kronor (11 000 yen). I en tidigare notis om beställningen angavs dessutom att ett svenskt bygge sannolikt skulle ha blivit omkring 30 procent dyrare.

Beställningen gjordes vid en dramatisk tidpunkt på den internationella tankfartygsmarknaden. I början av 1970-talet var efterfrågan på stort tanktonnage mycket hög. Före oljekrisen i oktober 1973 räknade man med en fortsatt kraftig ökning av världens oljekonsumtion, och rederier och oljebolag beställde därför mycket stora tankfartyg i snabb takt. Nybyggnadspriserna steg kraftigt; de japanska varvens orderböcker var välfyllda och samtida artiklar talade om rekordhöga priser samt försök att återinföra kontrakt med glidklausuler som skydd mot stigande produktionskostnader.

Okeanos byggdes således både som ett led i OK:s långsiktiga försörjningsstrategi och under en period då mycket stora råoljetankers betraktades som rationella och framtidsinriktade. Fartyget fick byggnadsnummer 2384, kölsträcktes den 30 oktober 1975, sjösattes den 2 april 1976 och levererades den 14 september samma år.



Okeanos under byggnad vid IHI (fotograf okänd).



Okeanos under byggnad vid IHI (fotograf okänd).

Hon var 317 meter lång över allt, 50 meter bred och hade ett djupgående vid full last på drygt 20 meter. Dödvikten anges i en samtida artikel till 232 749 ton, bruttodräktigheten till 122 267 och nettodräktigheten till 92 126. Lastkapaciteten var 278 882 kubikmeter. Fartygets fyra pumpar hade vardera en kapacitet på 16 000 kubikmeter per timme. Maskineriet bestod av en ångturbin från IHI Marine, som utvecklade 33 000 hästkrafter och gav en fart av omkring 16 knop.

Efter leveransen avgick *Okeanos* till Persiska viken för att ta sin första last av råolja. I början av november 1976 anlände hon till Scanraff och inledde därmed den trafik hon hade byggts för. Planen var ytterligare fyra till fem resor per år mellan Persiska viken och Brofjorden.



Okeanos anlöper Persiska viken på jungfruturen från nybyggnadsvarvet. Foto från Kjell-Åke Schönbeck.

Besättningen uppgick till 33 personer. Omkring hälften kom från OK:s tidigare fartyg och resten från andra svenska rederier. Eftersom *Okeanos* var ett mycket stort och modernt fartyg, hade boendemiljön utformats med stor omsorg. Alla anställda hade enligt den samtida artikeln egna enkelhytter med toalett, dusch och internradio. Ombord fanns också två familjerum, vilket gjorde det möjligt för anställda att ta med familjemedlemmar på resa. Detta visar att de stora tankfartygen inte bara var industriella transportmedel utan även arbetsplatser där långa resor ställde höga krav på de sociala och praktiska förhållandena.

Okeanos var tekniskt anpassad till Scanraff och Brofjordens oljehamn. Lastning och lossning kunde skötas från ett särskilt kontrollrum med fjärrmanövrerade ventiler. Avloppsvattnet renades kemiskt före utsläpp i havet och oljerester från tankrengöringen samlades i en särskild tank för att lossas tillsammans med den övriga lasten vid ankomsten till Scanraff.

Utrustningen speglar den växande uppmärksamheten på säkerhets- och miljöfrågor inom 1970-talets oljetransporter.



Kontor ombord.



Hytt ombord. Foton från Kjell-Åke Schönbeck.

Samtidigt levererades *Okeanos* till en marknad som redan hade förändrats. Efter oljekrisen hösten 1973 dämpades oljekonsumtionen, tankerfrakterna föll och många fartyg som beställts under högkonjunkturen levererades när efterfrågan var betydligt svagare än väntat. Nedgången drabbade hela den internationella tankflottan och bidrog även till de stora svårigheter som de svenska varven mötte under senare delen av 1970-talet och början av 1980-talet.

För OK hade *Okeanos* ändå en tydlig uppgift: att försörja Scanraff med råolja och stärka företagets oberoende. På längre sikt gjorde emellertid oljekriserna 1973 och 1979, förändrad energipolitik, ökade kapitalkrav och en osäkrare tankmarknad det mindre självklart att äga och driva så stora fartyg.

OK:s industriella oljeverksamhet omorganiserades senare, bland annat genom bildandet av OK Petroleum AB 1986 tillsammans med statliga Svenska Petroleum. År 1994 såldes raffinaderiet till det nybildade oljebolaget Preem, vars namn började användas för verksamheten året därpå.

Den 9 juli 1984 såldes *Okeanos* till Wallenius Lines Pte Ltd i Singapore. Bakgrunden till Wallenius köp är inte helt klarlagd. Enligt Nils Sjökvist, som själv var verksam inom Walleniusrederierna, kan det ha rört sig om ett spekulationsköp eller ett försök att hjälpa OK ur ett besvärligt läge. Wallenius hade vid denna tid goda ekonomiska resurser och investerade i flera andra företag, men satsningarna blev inte alltid framgångsrika. Investeringen i Consafe är ett exempel där bolaget förlorade betydande belopp. Wallenius köpte även aktierna i Argonaut från SE-banken och blev bolagets största ägare innan aktierna senare såldes till Nordström & Thulin, som tog över Argonaut. Köpet av *Okeanos* kan ses mot bakgrund av denna investeringsverksamhet, men hur affären slutade ekonomiskt är inte känt.

Wallenius hade lämnat tankfartygsverksamheten 1973 och hade enligt Sjökvist inga planer på att återuppta den. Singaporekontorets ägande förefaller därför ha varit en tillfällig lösning i väntan på en vidareförsäljning; kontoret saknade dessutom särskild kompetens inom tankfartyg.

De ekonomiska förutsättningarna för fartygets fortsatta drift var samtidigt svåra. En ångturbindriven VLCC under svensk flagg och med svensk besättning innebar 1976 höga kostnader för såväl bunkerolja som löner. Detta kan ha bidragit till att OK senare valde att sälja fartyget och därefter avveckla sin rederiverksamhet under den senare delen av 1980-talet. Sjökvist minns att han under denna period besökte OK tillsammans med verkställande direktören för Nordia Shipping för att diskutera möjligheten att ta över shipmanagement för något av OK:s fartyg.

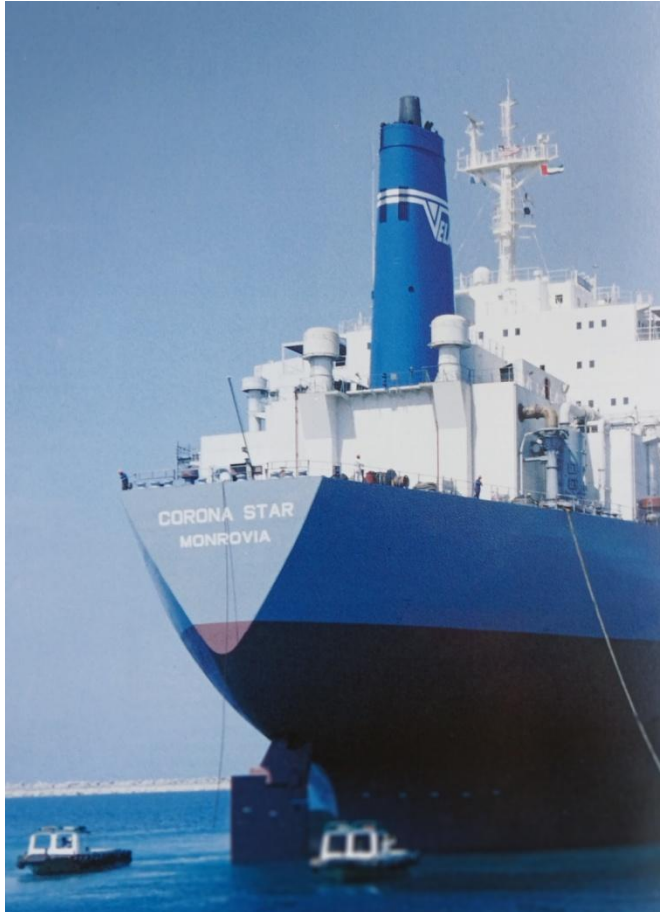
OK var tillsammans med Zenit också engagerat i leveransen av det sista fartyget, produkttankfartyget m/t *Oktavius* (byggnadsnummer 334), som byggdes vid Uddevallavarvet. Fartyget levererades till Oktetten, ett bolag inom Zenit, och hamnade därefter i UV-Shipping, där Leif Lewin, med bakgrund inom den kooperativa rörelsen, var styrelseordförande.

Wallenius avyttrade *Okeanos* efter omkring ett halvår till Corona Transport Co Ltd, sannolikt ett enfartygsbolag bildat för att äga fartyget, som då fick namnet *Corona Star*.



Okeanos som *Corona Star*. Bild från Auke Vissers' International Supertankers.

Den formella ägaren till fartyget blev nu Corona Transport Co Ltd i Monrovia, Liberia medan det tyska Hamburgrederiet John T. Essberger (JTE), åtminstone från 1986 och fram till 1996, ansvarade för förvaltningen. Vem som var den bakomliggande ägaren till Corona Transport Co Ltd är oklart. Men mycket tyder på att det var Vela International Marine Ltd som startades 1984 av det saudiarabiska Aramco dvs. samma år som fartyget såldes av Wallenius.



Till vänster ser vi *Corona Star* med Velas logga på skorstenen. Årtal för bilden är okänt.

De flesta av Velas tankfartyg har/hade namn som slutade på Star.

Bilden kommer från "JOHN T. ESSBERGER – Eine deutsche Geschichte der Tankschiffart" (Svante Domislaff 1999).

Efter att i början av 1980-talet ha lyckats avyttra sina två senaste stora tankfartyg, levererade 1975, tog John T. Essberger tillvara på sin uppbyggda kompetens inom denna nisch genom att istället erbjuda shipmanagement till andra tankfartygsägare, framför allt saudiarabiska.

Själv växlade John T. Essberger spår inom tankredandet och kom nu att fokusera på produkttankers.

Till sist...

Allting har ett slut och den 24 oktober 2001 ankom *Corona Star* till Gadani Beach i Pakistan för upphuggning.

Faktaruta

IMO	7378949
Byggd	1976 vid Ishikawajima-Harima Heavy Industries (IHI) i Yokohama
Beställare/ursprunglig ägare	Oljekonsumenternas Förbund, Sverige
Typ	Råoljetanker, VLCC
Dödvikt	Cirka 232 700 ton
Längd	317 meter
Övrigt	Svensk flagg som OKEANOS Såld 1984 till Wallenius Lines Singapore Pte Ltd Överförd samma år till Corona Transport Co Ltd, Monrovia, Liberia Namnändrad till CORONA STAR Liberiansk signal: ELEC5

Källor ett urval

Osterman, Karl. Kooperativ sjöfart i Sverige. *Båtologen* nummer 6, 1991.

Svensk Sjöfarts Tidning 33/1973, sid. 3.

Svensk Sjöfarts Tidning 46/1976, sid. 19.

<https://www.ok.se/historia/agerande-i-kristider/oljeraffinaderiet-scanraff?>

Hämtad 2026-07-20.

https://www.ok.se/historia/agerande-i-kristider/egna-och-andras-tankfartyg?utm_source

Hämtad 2026-07-20.

https://www.aukevisser.nl/supertankers/VLCC-O/id580.htm?utm_source

Hämtad 2026-07-20.

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/ok-petroleum-ab?utm>

Hämtad 2026-07-20.

John T. Essberger/DAL:s historiska fartygsarkiv, fartygshistorik och data för *Corona Star/Okeanos*.

Kommandobryggans historik över *Okeanos*. Hämtad 2026-08-15.

Egna anteckningar.

Krister Bång, personligt meddelande, augusti, 2026.

Bo Jershed, personligt meddelande, augusti, 2026.

Rickard Sahlsten, personligt meddelande, augusti 2026.

Nils Sjökvist, personligt meddelande, augusti 2026.

Text: Lennart Bornmalm