



Merzario Ausonia blev 1983 Stena Freighter. Det var första fartyget i Searunnarserien och levererades 1977.

Stena RoRo – en göteborgsk framgångssaga

Från metallåtervinning under andra världskriget till byggande och utchartring av fartyg och RoRo-verksamhet. Här är några hållpunkter ur historien om hur Sten Allan Olsson byggde upp Stena-imperiet och hur RoRo-verksamheten växte fram.

Text: Bo Norvinge

Stena-sfären är idag en av landets största och mest framgångsrika familjeägda företagsgrupper, där den idag viktiga RoRo-verksamheten kom in först under 70-talet.

Stena-sfärens grundare Sten Allan Olsson föddes 1916 på Donsö utanför Göteborg. Uppväxt i och kring en stad med alla sina stora rederier och fartygsvarv, och med en pappa som ägde skuta lades grogrunden för hans kommande verksamheter.

Sten inledde karriären genom anställningar hos ett par företag inom skrot och metall, men blev 1939 sin egen och såg under andra världskriget stora möjligheter då inte minst försvarsindustrin var i stort behov av metaller. Metallåtervinningen blev tidigt ett av Stenakoncernens starka ben.

Sten ville också tidigt äga fartyg. Inspektionsresor av surplusmaterial till

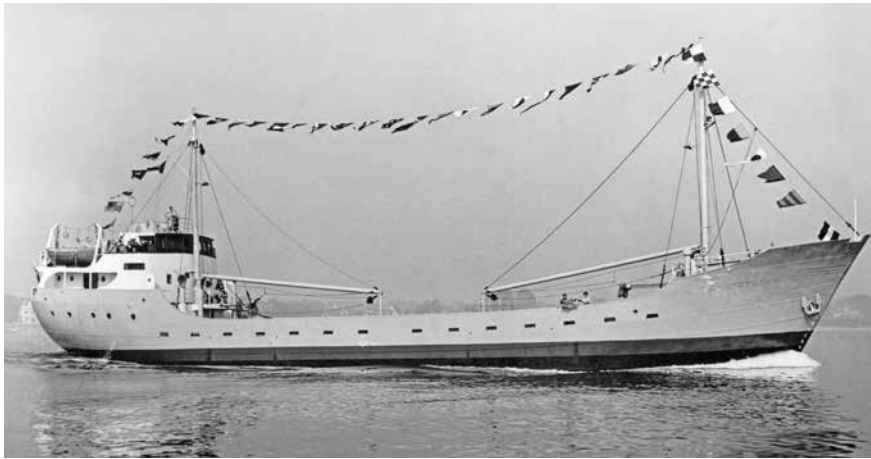
Sten Allan Olsson.



NU ÄR YSTAD I HAMN!

Byggnationen är avslutad och den yttre hamnen står nu färdig. Vi har bland annat flyttat 671 000 ton sten, muddrat 850 000 m³, fyllt färjeläget med ca 290 000 m³ sand och lagt 94 000 m² asfalt. Nu är allting färdigställt och den yttre hamnen

kan nu ta emot fler fartyg, större färjor, mer gods och fler passagerare. Ystad är i hamn, helt enkelt.



Sten A Olssons första nybygge var "Christofer", döpt efter en av sönerna och levererat 1952. Fartyget på 675 DWT var byggt i Lübeck, Tyskland.



Stena Carrier på 2 550 DWT byggd 1970 i Kristiansand i Norge var det första av totalt fyra RoRo-fartyg i Seacarrier-serien.

Storbritannien ledde till inköp av två eskortfartyg och en minsvepare. Dessutom sedan tidigare en norskt valfångare. Två av fartygen såldes vidare men de återstående två byggdes om för fraktfart och med detta startades en ny verksamhet – fraktfarten och fartygshandeln som vid sidan av metallåtervinningen fort-

gick under 50-talet.

Nya fartyg beställdes också och Stens affärsidé om att låta varven ställas mot varandra i prisförhandlingarna, och ofta beställa fartyg i par som gav fördelar. Sten började också intressera sig för passagerartrafiken. 1962 slog han sig in och inledde passagerartrafik över Kattegatt mellan Göteborg och Skagen. Därmed var grunden till dagens Stena Line lagd.

Stenas RoRo-verksamhet kan sägas ha dragit igång på 1970-talet. Handeln med fartyg som inleddes efter kriget har hela tiden levt kvar, men i skuggan av det snabbt växande Stena Line. Sten Allan Olsson såg snart fördelar i fartyg utan någon nämnbar passagerarkapacitet som innebar ett lägre inköpspris på grund av sin enklare uppbyggnad. Ett norskt varv kunde uppfylla önskemålen och en order lades 1969. RoRo-lösningen skulle komplettera på passagerarlinjen Göteborg-Kiel.

Under 1970–1972 levererade Stenas fyra RoRo-fartyg i Seacarrier-serien men behovet på Göteborg-Kiel fanns inte vid

leveranserna så fartygen chartrades i princip ut direkt.

Istället beställdes en ny serie om två fartyg från varvet i Trondheim. Seatrailer-serien, som den kom att kallas, var dessutom ännu mer effektiva genom kortare lossnings- och lastningstider. Först ut var Stena Trailer 1972, som hamnade på linjen Göteborg-Kiel följt av Jarl Transporter 1973 som chartrades ut.

Just externcharter till andra rederier både var och är en betydande del i verksamheten, tillsammans med internchartern till Stena Line. Stena RoRo chartade även in fartyg genom åren.

Under 70-talet öppnade sig också en ny marknad – trafik på Mellanöstern med Nigeria. Oljepengar efter det ökande oljepriset startade omfattande bygg- och infrastrukturprojekt i området, vilket skapade ett stort behov av byggmaterial och maskiner. I den trafiken hade RoRo-fartygen ett försprång då de kunde lastas eller lossas på bara ett par timmar jämfört med konventionella lastfartyg som tog flera dagar i anspråk.

Stena satsade hela tiden vinsterna i nya och större fartyg. Bland annat med den nya Seatrader-serien med tre fartyg från ett holländskt varv. Hela nio RoRo-fartyg levererades från 1970 fram till 1973. Fyra tillfördes i perioder Stena Line och resten chartrades ut. Det var en expansion av sällan skådat slag. Stena hade med dessa en av världens största fartygsflottor i sitt slag.

Fjärde serien var den tyskbyggda Seabridge-serien. Det handlade då inte om regelrätta RoRo-fartyg utan fartyg med inbyggda övre lastdäck och kapacitet för 1 200 passagerare.

Den femte serien, Seaportserien baserades på Seatrader-serien men var banbrytande på sitt sätt. De konstruerades av Stena med stöd av Knud E Hansen. Skroven skulle byggas i en lång serie i Österrike och resten skulle sedan färdigställas i Rumänien. Förhandlingarna drog ut på tiden och en korrigerad variant av Seaportserien beställdes i tre enheter vid ett varv i Västtyskland. Samtliga levererades 1975. Men den ovanliga idén om att anlita varv i Centraleuropa, långt från öppna hav, slogs inte ur hägen. Tre fartyg ur serien Seaporter Mk-II kom att byggas i Österrike och Rumänien för leverans 1977.

En viktig milstolpe i Stena RoRo-historien var när 11 nya RoRo-fartyg på närmare 10 000 DWT levererades. Det var Searunner-serien byggd hos Hyun-



Karlshamns Hamn
Port of Karlshamn – for tomorrow's business

- En av Sveriges ledande hamnar
 - Containerfeeder
- Kombiterminal. Spåranslutning med el
- Skogsprodukter, petroleum/gas/kem., torrbulk, enhetsgods, livsmedel
 - Färjetrafik till Baltikum
- Linjetrafik för styckegods till UK, Irland
- Daglig service för gods med järnväg
 - Kapacitet i magasin 50 000 m³
- Kapacitet flytande produkter 500 000 m³
- 3 km kajer, max djup 14 m, min djup 8 m
 - 100 ha mark för nya etableringar i direkt anslutning till hamnen
- 2 km till E22/R29/Blekinge Kustbana
 - Tyngdlyftskran

www.karlshamnshamn.se

dai Shipyard i Sydkorea som dittills hade liten erfarenhet av att bygga denna typ av fartyg. Tre av fartygen i Searunner-serien tillsammans med ytterligare tre fartyg från Stena-koncernen tjänstgjorde dessutom under Falklandskriget genom att transportera trupper och utrustning.

Searunner-serien var på sin tid mycket flexibla och både storleksmässigt och teknologiskt före sin tid. Under 20-30 års tid kunde de användas och flera konverterades genom förlängningar och modifierade däck. Några anpassades också för mer eller mindre passagerartrafik.

Searunner-serien blev med tiden mycket lönsam för Stena som stärkte sin position som signifikant aktör på den internationella marknaden.

Under 80-talet byggdes inga nya RoRo-fartyg. Däremot genererades vinster på linjerna och genom utchartring av befintliga fartyg. Och inte minst genom fartygshandel på en stor begagnatmarknad där Stena såg till att köpa när priserna var nere, modifiera, chartra ut och sälja när priserna stigit.

Parallellt satsade koncernen på passagerarfartygen bland annat genom uppköp av den bittra konkurrenten Sessan-



STIG SJÖSTEDT

1978 levererades den sista av totalt 11 fartyg ur Searunner-serien. Det var Stena Transporter på 8 672 DWT.

Linjen 1981. Vd-posten lämnade Sten Al-
lan över till sonen Dan Sten 1983.

Mycket av sjögodset till Mellanöstern försvann samtidigt som trailertrafiken utfördes allt mer på vägarna och företagens lager minskades genom "Just in time"-filosofin. Då såg Stena RoRo istället en möjlighet i fraktfartyg med högre passagerarkapacitet. Lösningen var RoPax-fartygen som med passagerarfärjornas komfort kunde ta med sig 50-100 passagerare jämfört med de normala 12

för RoRo-fartygen. Tillfället dök upp när Stena RoRo fick möjligheten att ta över ett kontrakt från en turkisk beställare på två RoPax-fartyg, som kom att kallas Stena Seadriver-serien.

I mitten av 1990-talet började man på Stenas ritkontor i Göteborg designa på två nya serier för att möta båda sina kundgrupper. Dels traditionella RoRo-fartyg i form av 4-Runnerserien, och dels Seapacer-serien – RoPax-fartyg för

Wasaliner



Den första serien 4-Runner med tre RoRo-fartyg under 1989 var på 12 350 DWT. Stena Carrier var den andra i ordningen.



Nästa serie, 4-Runner Mk-II var större än sina föregångare. Stena Forteller på 12 640 DWT var den första i en serie av tre under tidigt 2000-tal.

400 passagerare. Tre RoRo-fartyg ur 4-Runnerserien levererades under 1998 och fyra RoPax ur Seaspacerserien under 1999. Därefter ytterligare tre RoRo-fartyg ur en vidareutvecklad 4-Runner Mk-II under 2002-2003.

Även Searunner-fartygen fick en direkt uppföljning i form av Seamaster-serien med två RoPax-fartyg under 2003. Dessa var 23 meter längre än sin föregångare och mätte drygt 211 meter. Två levererades under 2003. Ytterligare en uppföljare efter samma koncept blev det 2010 med Superferry-serien. Dessa var då världens största i sitt slag på hela 240 meter.

Fler RoRo-fartyg togs fram. Seabridge-serien som levererades under 2006 och 2007 och utchartrades till Kanada och konverterades.

Den senaste och största investeringen hittills är Stena E-Flexer. Serien togs fram av Stena RoRo tillsammans med Stena Line med fokus på låg klimatpåverkan med motorer som konverterats



Det under 2019 levererade Stena Estrid var det första i den senaste fartygsserien E-Flexer. RoPax-fartygen på 7 770 DWT tar 927 passagerare.

till LNG-drift och miljövänligare bottenfärg.

Den första i serien levererades från det kinesiska varvet till Stena Line 2019. Nu senast under januari månad levererades nummer fyra i ordningen genom Stena Embla som ska gå mellan England och

Irland. Ytterligare fyra fartyg byggs och kommer att levereras fram till 2023.

Stena RoRo fortsätter idag att framgångsrikt bygga, köpa, sälja, hyra ut och driva RoRo- och RoPax-fartyg, där snabba transaktioner med marknadsvolatilitet, stordriftsfördelar och djärvhet fortfarande är ledorden för verksamheten.

Boken

Stenability är författad av sjöfartsskribenterna Anders Bergenek och Rickard Sahlsten på uppdrag av VD för Stena RoRo, Per Westling. Boken beskriver ingående Stena RoRos historia, verksamhet och utveckling tillsammans med fullständiga ägarhistoriker på flertalet av deras fartyg. Breakwater Publishing förlägger boken som än så länge bara finns i engelsk upplaga.



Anders Bergenek.



Rickard Sahlsten.

Sol