



VARVAREN

2018 Nr 3

Vänerskyttlarna.

I slutet av 1980-talet började ett par stora, annorlunda farkoster trafikera älven. Det var M/S Shuttle Göteborg och M/S Shuttle Karlstad. Fartygen var skräddarsydda och optimerade för att gå i Vänertrafik med last av både skogs- och oljeprodukter, men något skönhetspris fick de knappast. De liknade stora pråmar med sin trubbiga, plana för och den stora akter-rampen, men det fanns mycket innovativt tänkande bakom.

Fartygen byggdes på Scheepswerf Ravenstein i Deest vid floden Waal i Nederländerna. Redare var Seahorse Shipping Lines AB i Göteborg och fartygen skulle gå i skytteltrafik med last både till och från Väneren sex dagar i veckan. Enkel resa tog omkring 16 timmar. På väg upp fraktade de bensin eller olja och returlasten var skogsprodukter, papper eller så-gade trävaror. Lasthanteringen var mycket rationell och lossning/ lastning tog omkring 4 timmar. Godset rullades ombord via den nästan 11 m breda akterrampen, men kunde också lyftas ombord med hjälp av en hamnkran. Däcket hade ett väderskydd av plåt i sektioner som kunde dras undan vid lastning och lossning. Lastrummet var 6,5 m högt. Baslasten var s.k. Roluxkassetter, stora lastpallar 12,2 x 2,6 m, med papper från Stora Enso som lastades vid Vänerterminalen i Karlstad och lossades i Älvsborgshamnen i Göteborg för vidare transport ut i Europa med Tor Lines fartyg. Det fanns plats för 28 stycken 60-tons kassetter eller 112 stycken 20 fots containers. Under lastrummet för torrlast fanns sex tankar för oljeprodukter. All utrustning för att hantera oljelasten fanns utefter babordssidan.

Längden på skyttlarna var 87,5 m, bredden 13,06 m och djupgåendet 3,6 m och de var på 2 040 dwt. Fartygen hade ett okonventionellt framdrivningsmaskineri som bestod av sex dieselelektriska aggregat, placerade på samma nivå som fartygens huvuddäck. För styrning och framdrivning hade de två eldrivna s.k. thrusters eller roderpropellrar, som hade utvecklats av KaMeWa i Kristinehamn. De var roterbara 180 grader. Propellrarna hade ställbara blad och diametern var 2,2 m. Fartygen var också utrustade med bogpropeller för att få bästa möjliga manövrerings-förmåga. De hade bara fyra mans besättning en befälhavare, en överstyrman och två matroser.

I fören stod texten "Vänerlinjen Transporter med ansvar för gods och miljö". För att vara miljösäkra var de byggda med dubbel botten och dubbel bordläggning. Tyvärr råkade fartygen ut för flera incidenter. Vid gästhamnen i Trollhättan kunde en allvarlig olycka inträffa, men som tur var gick skytteln på grund innan den krossade småbåtarna. Vid ett annat tillfälle gick en skyttel på en lagerlokal i Älvängen.

Eftersom skyttlarna fraktade både torrlast och oljeprodukter kunde de inte utnyttja dimensionerna fullt ut. Ett rent tankfartyg kunde ta nästan dubbelt så mycket last vilket gjorde att skyttlarna hade svårt att konkurrera om oljetransporterna. I början av år 2000 togs en av skyttlarna ur trafik eftersom även frakterna för Stora Enso minskade. Det berodde bl.a. på ökade subventioner till järnvägstransporter. Den skytteln var sedan upplagd i Göteborg en period. Året därpå såldes båda fartygen till rederiet Unifleet BV i Nederländerna. Den andra skytteln gjorde sin sista resa till Väneren i april 2002.

I december 2004 köpte ett grekiskt rederi M/S Shuttle Göteborg och hon fick namnet Shuttle I. Året därpå såldes hon till Express Investments Ltd i Panama och 2008 köpte International Maritime Group i Bridgetown på Barbados fartyget som nu fick namnet Gamma I.

Även M/S Shuttle Karlstad såldes 2004 till Grekland. Det var rederiet Rodman Marine Co som köpte henne och strax därefter såldes hon vidare till Shuttle II Marine Co och namnet ändrades till Shuttle II. 2007 kom hon till Sverige igen när Northsea Shipping AB i Kyrkesund köpte henne och hon fick namnet West Wind. De skulle använda henne som plattform vid bygge av vindkraftverk i Väneren. För att bli stabil försågs hon med två stora pontoner, så hon fick tre kölar, som på en trimaran. Hon blev ungefär

lika bred som lång och med en stor kran ombord användes hon bl.a. för att lyfta vindkraftverkens torn och maskinhus.

Stig Bratt

T/T Nanny, världens bredaste fartyg.

Efter kriget mellan Israel och Egypten 1967 stängdes Suezkanalen och fartygen var tvungna att gå runt Afrika. Efterfrågan på stora tankfartyg s.k. Ultra Large Crude Carriers (ULCC) ökade och många varv investerade i större byggdockor, verkstäder m.m. År 1972 beslutade styrelsen för Statsföretag att bygga ut Uddevallavarvet. Tre år senare öppnades Suezkanalen igen och efterfrågan på så stora fartyg försvann. I april 1977 kölsträckte Uddevallavarvet det första fartyget i den nya byggdockan, en 499 000-tonnare. Beställaren, som var Rederi AB Monacus i Kungsbacka, hade redan gått i konkurs och Munkedals Bruk hade gått in som största delägare och varvet var medfinansiär med 25 %. I augusti 1978 togs bjässen ut ur dockan och i november, alltså för 40 år sedan, var turbintankern Nanny klart för leverans. Hon var ett av de största fartygen i världen och det största som byggts i Skandinavien. Med sina 79 m var hon världens i särklass bredaste fartyg. Längden var 364 m och djupet 30,5 m. Höjden från kölen till toppen på skorstenarna var 62 m, vilket motsvarar ett hus med 20 våningar. Skrovet bestod av cirka 115 000 bitar. Ytan på plåtmaterialet var omkring 36 hektar och det gick åt 310 000 liter färg för att måla henne. Huvudmaskineri var två ångturbiner som vardera gav en effekt på 26 300 hk vid 80 varv/min och en hastighet på cirka 16 knop vid 22 m djupgående. Bunkerkapaciteten var 16 000 ton. På full fart och full last förbrukade hon omkring 250 ton/dygn. Akterskeppet var av s.k. twin skeg-typ, utvecklat vid varvet, med ett roder och en propeller i varje skeg. Varje roder vägde 120 ton och ytan var 110 kvadratmeter. Propellrarna vägde vardera 43 ton och diametern var 8,6 m. Ankarkättingen var 770 m lång och vägde 360 ton. Varje länk vägde 255 kg och varje ankare 33 ton.

Fartygets lastoljetankar rymde sammanlagt nästan 600 000 kubikmeter. För att frakta motsvarande på lastbilar med släp hade det behövts över 16 000 bilar. Vilket skulle ge en sammanhängande bilkö på 29 mil.

Hon levererades till partrederi T/T Nanny och hemmahamnen var Munkedal. 1981 sålde Munkedals bruk sin andel och den statliga rederi-koncernen Zenit Tank AB tog över, ett par år senare blev Zenit Tank AB ensam ägare. Djupgåendet på 24 m och den mycket stora bredden gjorde att antalet hamnar som Nanny kunde angöra var starkt begränsat. Det var svårt att få frakter till henne och hon blev liggande under långa perioder, men användes vid olika oljeterminaler som lagertank. 1984 såldes hon till Pireus i Grekland och namnet ändrades till King Alexander. År 1998 köptes hon av Frontline och hon döptes till Sea World och flaggades ut till Liberia med Monrovia som hemmahamn. Samma år fördes hon över till Addison Shipping & Trading i Nassau på Bahamas. År 2003 kom det 25 år gamla fartyget till Kina för upphuggning.

Uddevallavarvet byggde 19 fartyg i den stora byggdockan, men alla utom Nanny hade gått att bygga på det gamla varvet. Kanske blev Nanny det dyraste fartyget som byggts, om man räknar med investeringarna i varvet och farleden, men nog var hon imponerande.

Stig Bratt

”Åmål” i fara att gå utför Lilla Edets vattenfall.

Att dimman kan vara tät i Göta älvdalen är känt. Nu finns det moderna hjälpmedel för att navigera rätt, men det var betydligt värre förr. Den här artikeln stod i Elfborgs läns tidning den 28 december 1909.

Under den täta dimma, som den 21 d:s var lägrad öfver Göta älf och som omöjliggjorde eller i hög grad försvårade trafiken i älfven, inträffade omedelbart ofvanför Lilla Edets vattenfall ett svårare olycksfall. Ångaren ”Åmål” hade just lämnat kanalen på uppgående och skulle styra uppåt älfven. I den intensiva dimman, som dolde stränderna, togs kursen för långt ut i älfven. Strömmen, som där är mycket stark, förde ångaren nedåt mot fallet till. ”Lyckligtvis” törnade den därvid mot en vid östra älfkajen förtöjd pråm, lastad med halm och hafre och tillhörig varfsägaren Martin Johansson i Norra Garn. Pråmen, som var öfver-byggt, sjönk till hälften under vatten. ”Åmål” lyckades emellertid efter detta att taga sig uppför strömdraget och undgick faran att gå utför fallet.

Omedelbart ofvanför pråmen låg en fullastad tegelbåt. Om ”Åmål” törnat mot denna, torde tegelbåten med ombordvarande 2 man gått till botten.

- Trollhätteångaren "Turisten" nödgades nämnda dag för dimmans skull på uppgående ligga stilla vid Båstorps brygga för att först påföljande morgon fortsätta resan.

- Ofvanför Lilla Edets vattenfall var dimman så tät, att den stundtals omöjliggjorde överroddstrafiken.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar den 8 januari och håller på till och med den 26 mars.
- Årsmöte lördagen den 23 februari kl 12.

Stig Bratt

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

Telefon 0706-079545 E-post: info@ varfshistoriska.se

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Erik Nordström 0520-66 04 71,

Stig Bratt 0520-751 22, John-Rolf Johansson 0520-980 76,

Åke Karlsson 072-23 31 159, Erik Kolthoff 073-42 57 546,

Christer Käll 076-31 10 369, Urban Pettersson 0520- 66 03 69

Björn Sörgaard 031-32 27 436.