

## O-serien.

Under åren 1969-70 levererade Lödöse Varf fem kemikalietankers om vardera cirka 4 200 dwt. De kom att kallas O-serien och beställare var Lars och Vilgot Johanssons rederi, OT-rederierna i Skärhamn, som växte kraftigt vid den här tiden. Rederiet hade goda erfarenheter av L-serien, Luna, Lena, Lisa och Lana och såg möjligheter till ytterligare expansion. De fem fartygen skilde sig åt när det gällde vilken last de kunde ta, men de hade samma dimensioner. Längden var 99 m, som var den största längd som gick att sjösätta vid Lödöse Varf. Fartygens bredd var 12,5 m och djupet till huvuddäcket 7,6 m. Alla hade ställbara KaMeWa propellrar och styrmaskiner från Seffle Motorverkstad och i den nautiska utrustningen ingick radar, navigator, autopilot och gyrokompass. Fartygen hade ett speciellt hjälpmaskinrum med fyra dieselmotorer för drivning av generatorer och hydraulpumpar och de utrustades med två ångpannor som tillverkades av AB Vatten och Ånga i Sävsjö. Fartygen hade plats för en besättning på 19 man och det fanns ett särskilt rum för omklädning vid lastning och lossning av kemikalier. Detta låg skilt från den övriga inredningen.

## Otaru.

Det första fartyget kölsträcktes den 11 april 1968 och sjösattes den 14 oktober. Hon var det mest specialiserade fartyget i serien och byggdes med fyra centertankar som hade värmeslingor för att kunna hålla lasten vid 90 °C och vingtankar på varje sida. För att klara laster av högfrätande kemikalier såsom fosforsyra, ättiksyra, svavelsyra m.m. byggdes de fyra centertankarna av compoundplåt, som bestod av svartplåt med ett 3 mm tjockt skikt av syrafast rostfritt stål. Plåten togs fram i samarbete med Avesta Jernverk och Domnarvets Jernverk. Centertankarnas skott och botten var helt släta utan spant, vevbar eller däcksbalkar. Hon utrustades med en 8-cylindrig MWM diesel på 1 650 kW vid 500 varv/minut. Maxfarten var 12,5 knop. I samband med leveransen den 21 februari 1969 döptes hon till Otaru. Efter Johansson Gruppens konkurs bildades AB Shipinvest och där ingick Otaru i OT Shippings flotta fram till 1990. Då slogs Shipinvests och Thunrederiernas tank-flottor ihop och bildade United Tankers och Otaru fick namnet United Tully. Året därpå fick hon nya ägare när hon såldes till Moon Trader ANS i Karlsund på norska västkusten. Hon fick nu namnet Moon Trader och hemmahamn var Haugesund. Där blev hon kvar till 2004 då hon kom till Mumbai (tidigare Bombay) i Indien för upphuggning.



*Det första fartyget i O-serien, Otaru.*

**Otelia.**

Det andra fartyget, Otelia, levererades den 19 juni 1969. Hon var byggd för transport av asfalt och andra tjockflytande petroleumprodukter och lasten kunde hållas vid 155 °C. Två av centertankarna var specialkonstruerade för transport av bl.a. 94-98 % svavelsyra. I vingtankarna kunde hon transportera olja eller ballastvatten. Hon fick precis som Otaru en 8-cylindrig MWM diesel som huvudmaskin. 1982 fick hon ny maskin en 6-cylindrig Sulzer. Efter konkursen ingick hon i OT Shipping fram till 1988 då hon såldes till AB Grundstenen, Artic Shipping AB i Luleå och fick namnet Artic 1. Efter sju år där flaggades hon ut när hon såldes till Dutch Tanker Shipping Limited i Kingstown och sattes under Saint Vincent flagg. Nytt namn blev Arctica. 1998 fick hon Isle Of Man flagg och samma år gjordes en stor ombyggnad på Naval Shipyard i Gdynia i Polen. Hon fick bl.a. en ny tanklåda. Sedan registrerades hon för Bonam Shipping NV i Willemstad på Curaçaos i Västindien. År 2008 såldes hon till Ildim Limited i Belize City i Centralamerika och året därpå fick det 40 år gamla fartyget rysk flagg. Hon heter fortfarande Arctica och är i trafik i Ryssland.

**Otello.**

Otello var det tredje fartyget i serien och levererades till OT-rederierna den 20 november 1969. Hon var som Otelia en asfalttanker med två centertankar som kunde transportera olika kemikalier. Hon utrustades med en 9-cylindrig Rustondiesel på 1 840 kW vid 600 varv/minut. I mars 1970, alltså bara några månader efter leveransen, kolliderade hon med en holländsk tanker, Katelaysia, i Stockholms skärgård. Katelaysia, som var betydligt större, rände in midskepps i Otello och de båda fartygen kilades fast i varandra. Otello var lastad med tjockolja och delar av lasten måste läktras över till andra fartyg. Orsaken till olyckan var missförstånd och felbedömning om hur de båda fartygen skulle mötas. 1978 såldes hon till Gulf Marine Transport Co i Kuwait och användes som bunkerbåt. Namnet ändrades till Khalijiah. 1986 tog Kuwait Maritime Transport Co över henne. 1988 kom hon tillbaka till Europa när Athlos Tankers SA i Pireus i Grekland köpte henne och namnet ändrades till Athlos. Efter ett par år bytte hon ägare igen. Nya ägare blev Lemania Shipping Co Limited i Maltas huvudstad Valletta. Nu ändrades namnet först till Lemania och sedan till Kappa 1. 1996 såldes hon till Longshore Maritime Inc i Kingstown på Saint Vincent och hon fick namnet Odin. Redan året därpå såldes hon till Dardanel Shipping Inc i Kingstown och namnet ändrades till Dardanel och efter ytterligare tre år fick hon namnet Orkide 1. 2004 sattes hon under slovakisk flagg med Bratislava som hemmahamn. Nu blev namnet Ocean. 2006 såldes hon till det turkiska rederiet Saroz Gemicilik ve Armatorluk och hemmahamn blev Istanbul. Namnet ändrades till Trans Selen. Redan året därpå såldes hon till Coral Blue Limited i Panama och döptes om till Meroula och efter en kort tid fördes hon över till grekisk flagg och fick Pireus som hemmahamn igen. 2009 såldes hon till Meroula Shipping i Pireus. År 2011 var hennes tid som tanker slut och hon byggdes om till pråm.

**Ottawa.**

Det fjärde fartyget i serien, Ottawa, sjösattes i november 1969 och levererades den 31 mars 1970 till OT-rederierna. Hon byggdes för att frakta olika kemikalier, asfaltprodukter samt vin. Centertankarna var behandlade med epoxifärg. Precis som Otello fick hon en Rustondiesel på 1 840 kW. 1979 såldes hon till AB Skärhamns Oljetransport och efter konkursen 1982 tillhörde hon OT Shipping fram till 1984 då hon såldes till partrederiet för Jessica och Gunder Johansson i Skärhamn blev huvudredare. Namnet ändrades då till Jessica. Efter fyra år blev K G Simonsson i Sjömarken huvudredare, men samma år kom hon tillbaka till Skärhamn när hon såldes till partrederiet för Ottawa. Hon fick även tillbaka namnet Ottawa, men det blev kortvarigt för året därpå köpte Lindtank Rederi AB på Donsö henne och namnet ändrades till Lindtank. 1991 såldes hon till Coastal Tankers APS i Holbæk på Själland och hon sattes under bekvämlighetsflagg i Panama. Namnet blev nu Nordstar och samma år registrerades hon på partrederiet för Nordstar i Panama. Efter fem år såldes hon till Uni-Tankers mt Arctic Swan APS i Panama och nytt namn blev Artic Swan. 2010 såldes hon till Ulea Management Limited i Batumi i Georgien och fick namnet Tekos. Året därpå såldes hon till Urancal Trading SA i Kiev i Ukraina och hon fick moldavisk flagg med hemmahamn i Chisinau. 2016 såldes hon till Komtrejd Limited i Sankt Petersburg i Ryssland där hon fortfarande är i drift.

**Otoni.**

Det sista fartyget i serien, Otoni, levererades den 18 september 1970. Hon var byggd som Otelia och Otello och avsedd för transport av tjock-flytande oljeprodukter och hade två tankar som kunde frakta kemikalier. Hon hade också en Rustondiesel som huvudmaskin. 1976 såldes hon till Kara Shipping Co Limited i Valletta på Malta och hon fick namnet Wotoni. 1986 såldes hon till Prince Guron Inc i Panama och i slutet av samma år såldes hon till Blossom Shipping i Pireus i Grekland. Hon behöll Panamaflaggan, men namnet ändrades till Karim 1. Efter 11 år såldes hon till Orient Trading & Contracting Co i Panama och fick namnet Rim III. I februari 2005 kom hon till Alang i Indien för skrotning.

Två av de fem fartygen i O-serien, Otelia och Ottawa, är alltså fortfarande i trafik trots att de är över 50 år gamla.

*Stig Bratt*

#### **Kommande aktiviteter.**

- Årsmöte i föreningslokalen lördagen den 26 mars klockan 12.
- Resa med M/S Elfkungen på Göta älv lördagen den 28 maj.

*Stig Bratt*

---

#### **Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen**

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

E-post: [info@ varfshistoriska.se](mailto:info@varfshistoriska.se)

Styrelsen:

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

Stig Bratt 076-23 92 299, Åke Karlsson 072-23 31 159,

Erik Kolthoff 073-42 57 546, Urban Pettersson 0520- 66 03 69,

Björn Sörgaard 031-32 27 436