

Årets Öresundssafari

Nils Sjökvist

Söndagen den 4:e juni gick årets Öresundssafari av stapeln, arrangerat av Klubb Maritims Helsingborgsavdelning. Tretton intresserade båtografer mötte upp i det strålande vädret för att åka ut med fiskebåten *Tärnö*. Det blåste en del vilket gjorde fotograferingen lite ostabil vilket syns på en del bilder.

Förra årets safari blev lite av en besvikelse på grund av de få fartyg som passerade i Sundet. Om det var konsekvenser av den genomlidna covidpandemin eller berodde på Ukraina kriget och sanktionerna är svårt att säga. Men i år tycktes det finnas fler fartyg på väg enligt vad vi såg på Marine Traffic.

Det första kom precis när vi passerat piren i Helsingborg och det var Antony Veders *Coral Leaf* på resa mellan Porvo och Stenungsund. Fartyget är en ethylen/LPG carrier. Hon byggdes 2008 på Cantiere Navale de Poli som ligger på ön Pellistrina alldeles utanför Venedig. Dödvikt på 4999 ton, holländsk flagg och klassad av Bureau Veritas. Framdriftsmaskineri en MaK 9M32C på 4500 kW.



Söder ifrån kom även nästa fartyg på väg från Köpenhamn till Göteborg. Det var *Thun Gazelle*, en kemikalie/produkttanker på 7515 ton. Hon hette en gång i tiden *Bro Gazelle* och tillhörde Broström. Byggd 2008 på Ferus Smit i Hoogezand i Holland med högsta isklass. Med Delfzijl som hemmahamn sköts driften av Marine Ship Management BV i Farmsum, här som på flera av Thuns fartyg. Framdriftsmaskineri en Wärtsilä 7L32 på 3360 kW och klass hos Bureau Veritas.



Från söder kom nu ett segelfartyg, en tremastad skonare, dock inte under segel utan för egen maskin. Det var *Kapitan Borchardt*, ett polskt träningsfartyg med Gdansk som hemmahamn och som har en historia i olika skepnader. Byggd 1918 hos J. Patje i Waterhuizen som gaffelskonare har hon haft många ägare i Holland och Tyskland. Hon såldes 1954 till ett partrederi i Skärhamn som lastfartyg och fick namnet *Utskär*. Där fanns hon till 1967 varefter hon fick nya ägare i Vänersborg, Kållandsö och Ronehamn. 1976 låg hon kondemnerad med utbränt maskinrum på ett varv i Stockholm men såldes 1981 till Holland för att renoveras till sitt ursprungliga skick. Hon återvände sedan till Sverige som *Najaden*, ägd av Najaden Baltic Sail Ship och senare av Klart Skepp Marinteknik AB i Stockholm innan hon 2011 såldes till Polen. En Caterpillar maskin på 350 hk sköter framdriften när seglen är nere.



Det kan noteras att hon vid ett besök 1962 i Uppsala som *Utskär* såg ut så här:



Från hamnen i Helsingborg kom ett container- feederfartyg ut på väg mot Aarhus. Det var holländskt flaggade *Spirit*, byggd 2005 på Vard Tulcea i Rumänien (skrov) men tydligen färdigställd i Holland. Hon lastar maximalt 809 stycken 20 – fots containers och dödvikten är 9654 ton. I maskinrummet en Wärtsilä 8L46D på 9240 kW.



Återigen kom det ett norrgående fartyg, *Wisby Wave*, på väg från Malmö till Kalundborg. En chemical/produkttanker på 7600 ton tillhörig Visby Tankers där driften sköts av holländska MF Shipping Group. Hon byggdes 2009 på Ferus Smit i Leer och har holländsk flagg. Hon har klass i Bureau Veritas och har isklass 1A. En MaK maskin på 3840 kW i maskinrummet.



Ytterligare ett norrgående fartyg på väg mot Göteborg. Det var det svenskflaggade bunkringsfartyget *Coralius*. Det är ett LNG fartyg som har två isolerade bilobe-tankar på 5800 m³ där hon för lasten. Hon byggdes 2017 på Royal Bodewees i Holland med isklass 1A. Dödvikten är 3077 ton och hon har en dual-fuel maskin från Wärtsilä på 3000 kW. Även hon har klass hos Bureau Veritas och ägs av Sirius/Veder Gas AB med Veder som majoritetsägare.



Så började det komma fartyg norrifrån. Först ut var holländska *Nordic Erika* på resa mot Norrköping. Ägare är Flinter i Barendrecht, Holland och manager Flagship Management i Farsum. Hon är byggd 2009 på Bodewees Scheepswerven i Hoogezand även om skrovet är byggt i Gdansk, dödvikten är 3600 ton och även hon har isklass 1A och Bureau Veritas klass. Huvudmaskin en MaK 6M453 på 1880 kW.



Hon följdes av ett nybyggt fartyg, *Wilson Flex IV*, på resa mot Gdynia. Hon betecknas som ett "multipurpose dry cargo ship" med ett enda lastrum och istället för lastluckor har hon stapelbara pontoner, välkänt från många holländska coasters. Hon levererades i november 2022 från Dayang Offshore Equipment i Kina och verkar vara ett lämpligt fartyg för transport av rotorblad till vindkraftverk. Framdrivningsmaskin är en belgisk ABC diesel på 1330 kW och hon har portugisisk flagg. Hon är tyskägd, Rhenus – Arkon Shipinvest, medan Wilson i Norge opererar henne. Wessels Reederei i Haren/Ems är manager.



Nästa fartyg kom också norrifrån, *Alkaid*, en Liberiaflaggad LPG/Ethylentanker på väg från Turkiet till Tallinn. Byggt 2013 på Hyundai Mipo och har tidigare tillhört Sovcomflot under namnet *Sibur Voronezh* och köptes 2022 av Al Seer Maritime i Abu Dhabi. Dödvikten är 22 780 ton och kapaciteten 20 700 m³. Management ligger hos Anglo Eastern i Hong Kong. Huvudmaskin en MAN B&W 6S46MC-C på 8280 kW. Av skorstensformen att döma har hon installerat en scrubber för att rena avgaserna från svavel.



En bulkcarrier närmade sig från norr, *Lila Seoul*, på resa från Ennore i Indien till Ust-Luga för att lasta ryskt kol. En Panmax bulker på 74 754 ton byggd 2012 på Jinhai, Zhousan i Kina. Ägare är Lila Global i Dubai, ett indiskt rederi som köpt flera fartyg på senare tid. Huvudmaskin en MAN-B&W 5S60MC-C8 på 11 900 kW.



Sista båt för dagen fick vi vänta på en stund då hon kom från norr med 8 knops fart. Det var en mini-bulker, *Hav Vestlandia*, med Glyvrrar på Färöarna som hemmahamn och med en Komatsu grävmaskin på däck för att bli en självlossare. Hon var på väg från Kragerö till Stralsund, nedlastad på märket. Hon byggdes 2005 på Slovenske Lodenice AS, Komarno, Slovakien, alltså vid Donau. Hon lastar 3700 ton och har en MaK 8M20C på 1520 kW som huvudmaskin. Ägandet verkar ligga i Tyskland men hon drivs och opereras av Navigare Shipping på Färöarna.



Summering

På de 3 timmar som vi var ute i Sundet såg vi totalt elva fartyg, tre var gastankfartyg (2 LPG/Etylen och ett LNG), två produkttankfartyg, ett större bulkfartyg, tre mindre torrlastfartyg, ett containerfartyg och ett segelfartyg.

Flaggorna fördelade sig på 5 holländska, två Liberia samt en vardera från Sverige, Polen, Portugal och Färöarna.

Av klassificeringssällskap hade sex fartyg klass hos Bureau Veritas, tre hos DNV/GL samt en vardera hos Lloyds Register och Korean Register.