

## MÅNADSFARTYG Oktober 2023 – *Dagmar Salén*

Månadens fartyg, *Dagmar Salén*, var det tredje i en rad av Salénfartyg som fick sitt namn efter Sven Saléns hustru Dagmar.

Det första var en torrlastbåt på 9 500 ton som byggdes på Öresundsvarvet 1937 medan det andra var en tanker på 16 500 ton som byggdes 1952 på Bremer Vulkan i Vegesack, Västtyskland. Båda fartygen var fortfarande i drift 1963 under andra ägare. Men nu hade Salénrederierna vänt sig till ett varv beläget tre mil öster om Marseille i La Ciotat, nämligen Chantiers Navals de la Ciotat. Från det varvet hade rederiet under 1961 fått tre ångturbindrivna kylfartyg levererade, *Bolero*, *Ballade* och *Barcarolle*. Och året efteråt från samma varv ett tankfartyg, *Sea Sapphire*, på 58 000 ton och det var ett systerfartyg till det senare som levererades 1963, *Dagmar Salén*.



Bild: Fo211293

*Dagmar Salén*s dimensioner var 242,9×31,7 meter, alltså ett långt och slankt fartyg med ett omisskännligt drag av fransk design. Skrovet var avrundat akterut och avslutades med en kryssarakter medan förstäven var svagt lutande. Däckshuset hade ett lätt vinklat frontskott med mjuka övergångar till sidoskotten. Till detta en elegant skorsten med turbinfartygets uppstickande rökrör. I allt ett elegant utförande långt ifrån dagens kantiga däckshus.

Tanklådan var indelad i elva centertankar med elva par av vingtankar på sidorna. Av de senare var no 4 P+S och 7 P+S permanenta ballasttankar medan 6 P+S var

växeltankar för ballast eller last. Alltså 29 lasttankar att hålla ordning på för överstyrman. Dödvikten på sommardjupgående var 57 850 ton.

För lasthantering fanns tre ångturbindrivna lastoljepumpar på 2 000 m<sup>3</sup>/tim vardera och dessutom två strippingpumpar av kolvtyp, alla placerade i pumprummet som låg alldeles för om maskinrummet. För att kunna värma oljelasten fanns det värmeslingor av koppar/nickel i alla lasttankar.

Liksom de tidigare nämnda kylbåtarna var hon ångturbindriven med en De Laval-enhet bestående av en högtrycks- och en lågtrycksturbin som via en dubbel reduktionsväxel med en epicyklisk planetväxel och en parallellväxel drev den fasta propellern. Med överhettad ånga av 42,5 bar/465 grader C var den maximala effekten 20 000 hk vid 106 r.p.m. Normal effekt var 18 200 hk och då låg bunkerförbrukningen på runt 100 ton om dygnet(!). Maximalt kunde hon bunkra 6 200 ton så man fick se till att vara fullbunkrad när man gav sig ut på längre resor.

Tilläggas kan att hon hade två Foster Wheeler vattenrörspannor samt två ångturbindrivna generatorer levererade av De Laval/ASEA på 750 kW vardera.

Bryggutrustningen bestod av två radarapparater, en gyrokompass med autopilot, en 400W kort- och långvågsstation, radiopejl, Decca Navigator, ekolod samt en SAL-logg. Högsta fart på fullt djupgående och maximal maskineffekt var 17 knop.

Från 1963 till 1976 seglade hon för Saléns tankdivision. Sitt första besök i Sverige gjorde hon 1968 då hon lossade olja från Kharg Island i Göteborg. Den tekniske direktören Jannerfelt från Salén var då ombord och överlämnade en tavla från rederiet. 1972 dockade hon i Kapstaden på Glove Engineering. På bilder från 1970-talet verkar hon allmänt vara ganska dåligt underhållen vad gäller skrovmålning.



Dagmar Salén i Cape Town.

(Rickrad Sahlstens diabildssamling)

Den höga bunkerförbrukningen blev med åren en nackdel för henne liksom bolagets andra turbinfartyg. Salén var minoritetsägare (49%) i det saudiska bolaget As-Safina Company i Riyadh. Med saudisk flagg kunde man köpa bunkerolja till mycket reducerat pris, vilket flera av Saléns fartyg kom att utnyttja.

År 1976 såldes *Dagmar Salén* till As-Safina och fick under saudisk flagg namnet *Safina Saudia*. Hon blev inte gammal där, redan 1977 skrotades hon i Sydkorea.

Salén återkom till varvet i La Ciotat under 1970-talet och där byggdes mellan 1972 och 1974 åtta kylfartyg för kylrederiet och närstående intressen, den så kallade Snowserien som började med *Snow Flower* och slutade med *Snow Hill*.

Varvet i La Ciotat, vars historia sträcker sig till början av 1800-talet, var en tid det näst största varvet i Frankrike och byggde militära fartyg, inklusive ubåtar, och tankfartyg samt var en pionjär för LPG- och LNG-fartyg. Här byggdes till exempel det första stora LNG-fartyget, *Ben Franklin*, för franska Gaz Ocean. Med sämre tider och indragna subsidier slogs varvet 1982 ihop med andra franska varv till Société des Chantiers du Nord et de la Méditerranée (Normed) men 1987 levererades sista fartyget och sedan stängde varvet 1989. Varvet ockuperades i flera år av tidigare anställda som förhindrade att utrustningen såldes och området ändrades om. Sedan 2000-talet är det åter ett varv och en plats för underhåll av Medelhavets alla super- och megayachter och som har ett tusental personer anställda.



Dagmar och Sven Salén

Text: Nils Sjökvist