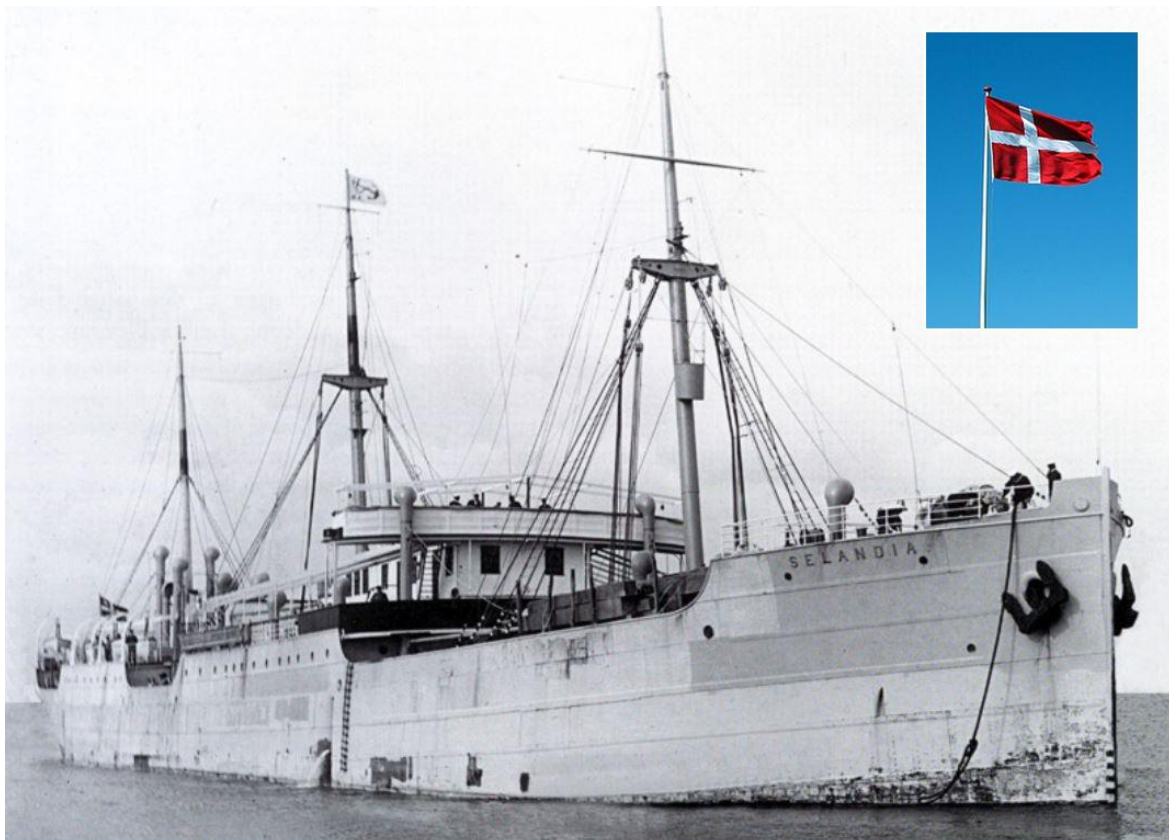


2021-06-05

***Selandia* – Världens första större oceangående dieseldrivna fartyg**

Idag är det den 5 juni och Danmarks nationaldag eller rättare sagt Danmarks grundlovsdag. Den 5 juni 1849 avskaffades det kungliga enväldet i Danmark och man gick över till en konstitutionell monarki och en ny grundlag.

Vi firar vårt naboland med ett litet nedslag i den rika danska sjöfartshistorien. En händelse med stor bäring på världens sjöfartshistoria var när Burmeister & Wain i februari 1912 levererade världens första större oceangående dieseldrivna fartyg. Beställare var Det Østasiatiske Kompagni (ØK) i Köpenhamn och fartyget fick namnet *Selandia*. Hon var i och för sig inte först med dieselmotorer utan redan 1903 hade dieslar installerats på några mindre fartyg. Hon var egentligen inte heller det första oceangående dieselfartyget utan det var den holländska mindre tankern *Vulcanus*, verksam i vattnen runt Singapore och Borneo, som leverats två år tidigare från ett holländskt varv. Men *Selandia* var i en helt annan storleksklass än sina föregångare och innehöll dessutom en hel del övriga nymodigheter i linje med ØK's filosofi att ligga på framkant.



Rudolf Diesel hade 1892 tagit patent på sin nyutvecklade förbränningsmotor och bara några år senare 1898 fick Burmeister & Wain de danska patenträttigheterna och började utveckla Diesels uppfinning vidare. År 1904 levererade bolaget sin första dieselmotor.

Selandia var 113 meter lång och 16 meter bred och tonnagemässigt mätte hon 4 950 brt och 3 163 nrt. Lastbarheten, om man får uttrycka sig så, var på 7 400 ton. Hon hade dubbla propellrar och för framdrivningen stod två st Burmeister Wain 4-taktsdieslar på vardera 1250 hk vilket gav en snittfart på ca 12 knop. En udda detalj var att hon saknade skorsten utan avgaserna leddes ut genom ett litet rör längs aktermasten. Måhända var det också för att signalera att detta var den nya tidens fartyg. I sinom tid återkom dock skorstenen på motorfartygen av estetiska skäl men kanske också för att ha ett lämpligt ställe sätta rederiets märke på.

Selandias jungfruresa gick till Bangkok och hon mötte stort intresse i alla hamnar som besöktes under denna resa. Färden gick via London, Antwerpen och Genua och därefter genom Suezkanalen till Colombo, Penang, Singapore och Bangkok. Därefter samma väg tillbaka och i slutet av juni var hon tillbaka i Köpenhamn. Lite valdes rutten nog också av möjligheten att kunna visa upp sig.

Som vid alla tekniksprång fanns det skeptiker men *Selandia* visade att konceptet var bärkraftigt och inledde därmed övergången från ångdrift till motordrift för större fartyg. Fördelarna var ju uppenbara när väl tekniken var på plats. Mindre bränsleförbrukning, mindre bemanning, mindre volym för bunker, mindre behov för att bunkra under resans gång. Dessutom försvann det slitsamma och ohälsosamma eldandet och kollämpandet. *Selandia* och ØK banade vägen för större motorfartyg och strax efter hakade även Rederi AB Nordstjärnan (Johnson Line) på. Den 17 december 1912 levererades *Suecia* från Burmeister & Wain till rederiet och blev därmed Sveriges första större dieseldrivna fartyg. Senare fick rederiet ytterligare sju motorfartyg från Burmeister & Wain under åren 1912-1918.

År 1937 såldes *Selandia* till ett norskt rederi och fick namnet *Norseman*. I november 1940 blev hon finsk och fick namnet *Tornator*. Den 10 februari 1941 lastade hon cellulosa i Petsamo för Yokohama och Kobe. Efter 82 dagars resa, bara avbruten av en bunkring på Curacao, kom hon fram till Yokohama den 27 maj 1941. Efter utlossning var det meningen att hon skulle lasta styckegods tillbaka till Finland men krigshändelserna satte stopp för detta. Kriget mellan Finland och Sovjetunionen hade blossat upp igen (fortsättningskriget) och i december blev även Japan indraget i världskriget efter Pearl Harbour attacken. Fartyget blev kvar och istället sysselsatt i trafik mellan Japan och de delar av Asien som var besatta av Japan.

På en sådan resa från Kina till Japan med salt grundstötte *Tornator* den 26 januari 1942 med lots ombord vid Omaizaki mellan Nagoya och Yokohama. Dagen efter knäcktes hon i två delar och sjönk men utan att någon i besättningen omkom.

Så slutade historien om fartyget som med sina dieselmotorer inledde en ny era inom fartygstekniken.

Till sist tillbaka till Danmarks nationaldag. Vi svenskar är på sätt och vis inblandade i dess tillkomst. Enväldet som avskaffades den 5 juni 1849 hade införts 1660 för att kraftsamla landet efter krigsförlusterna mot Sverige där Blekinge, Skåne, Halland, Bohuslän och Ven

blivit svenska landområden. Revanschlusten satt kvar ända till 1814 då vid Kjölfreden även Norge tillföll Sverige. Norrmännen blev dock inte lika lyckliga och stadfäste snabbt sin egen författning eller grundlag den 17 maj 1814 (Norges nationaldag) men senare detta år kom man överens om ett "modus vivendi" och den svensk-norska unionen var född. Men det är en annan historia.

Text: Bo Jershed