

Fotosafari på Öresund 2022

Nils Sjökvist

Den 5 juni i år hade Klubb Maritim i Helsingborg sin årliga fotosafari på Öresund och ett 15-tal personer mötte upp. Efter att ha varit inställt i två år på grund av pandemin var det dags igen.

En olycka kommer sällan ensam och kriget i Ukraina har påverkat fartygstrafiken i sundet vilket även lokala medlemmar vidimerade. Denna gång blev antalet fartyg "all time low". Endast sex fartyg blev det, sedan var det tomt på AIS-skärmarna och vi återvände till Helsingborg. Ett par av fartygen var dessutom gamla skivbekanta. Vi fick därför ägna lite tid åt färjorna till Helsingör. Gassande solsken var skönt men inget vidare när man fotograferar på sjön.

Först ut var ett välkänt svenskt fartyg på norrgående, *Ida H* med hemort i Kalmar. Hon är en spannmålstransportör som ofta syns i svenska och danska hamnar.





Hon köptes in till Sverige 2014 från Norge av Rolf Holgerson och drivs av F Shipping i Kalmar. Tidigare hette hon *Hako*, ägd av M. Storesunds Rederi i Haugesund och med Saint Kitts och Nevis flagg. Byggd 1971 på Husumer Verft i Tyskland med en dödvikt på 2 226 ton och en Deutz på 1100 hk sköter framdriften.

Nästa fartyg var också en gammal kändis som låg till ankars nere vid Råå. Det var *Listervik* tillhörig Rederi Uman i Karlshamn och registrerad på Färöarna. Hon är också en självlossare som ofta går med spannmål. Byggd 1996 på Bodewees shipyard, Foxhol i Holland. Hon var tidigare tyskägd med namnet *Ida Rambow* och köptes av Uman 2005. Hon har en dödvikt på 3904 ton och även hon har en Deutz huvudmaskin på 2147 kW, alltså mer än dubbelt så stor effekt som det tidigare fartyget.



Nästa fartyg kom på sydgående, det var norska *Falkbris*, en minibulker med ett lastrum och den sedvanliga gantrymonterade grävmaskinen ovanpå för att lossa fartyget. Hon köptes 2011 av Falkeid Shipping, Finnøy och är på charter till Hagland i Haugesund.

Byggd 1992 på PS Werften i Wolgast i Tyskland. Dödvikten är 3475 ton och det här var det tredje fartyget i rad med en Deutz huvudmaskin, denna gång på 2040 hk.



Norriifrån kom ytterligare ett fartyg, *B Gas Monarch*, ett semikylt LPG fartyg som lastar 3300 m³ med portugisisk Madeira flagg. Hon ägs av ett joint venture mellan danska B-Gas A/S och H.M. Pelagic Partner och det är danskarna som opererar fartyget. Byggt 2006 på Madency Shipyard i Istanbul och för ovanlighetens skull en sex cylindrig MAN-B&W huvudmaskin på 2680 hk.



Från söder kom nu ett svenskt fartyg, *Astral* med Donsö som hemmahamn. Chem/produkttanker på 11 317 dwt tillhörig Veritas Tankers på Donsö. Byggd 2006 på Torlak shipyard i Tuzla, Turkiet som *Besiktas Finland* och med en MaK huvudmaskin på 5870 hk. Hon blev också dagens största lastfartyg.



Men från norr och på väg mot Köpenhamn kom äntligen ett kryssningsfartyg, *Amera*, tillhörigt tyska Phoenix Reisen. Byggt 1988 på Wärtsiläs varv i Åbo och levererat som *Royal Viking Sun* till Royal Viking Line. Hon har under åren haft flera ägare som engelska Cunard och Holland America Line där hon gick under namnet *Prinsendam*. Tyskarna köpte henne 2019 från holländarna och hon går tydligen fortfarande i charter för de senare.

Med nutida mått ett litet kryssningsfartyg, 836 pax och 440 i besättningen. Framdriften sköter fyra stycken Wärtsilä-Sulzer maskiner på vardera 7200 hk. Får väl anses vara dagens vackraste fartyg.



Därefter var det som sagt tomt på AIS skärmarna och inga fartyg skulle komma de närmaste timmarna varför vi återvände till Helsingborg och en kall öl på serveringen nere i hamnen.

Nils Sjökvist