

MÅNADSFARTYG November 2021 – *OT Phosphorus* (IMO 8023773)

Den 13 oktober 1981 levererades m/t *OT Phosphorus* som det sista kemikalietankfartyget om tre från Oskarshamns Varv. Fartyget blev också det sista som levererades till OT-rederierna i Skärhamn.

Såväl rederiet som skeppsvarvet hade haft fantastiska framgångar under 1970-talet under bröderna Lars och Vilgot Johanssons ledning. Bröderna hade under ett par årtionden byggt upp en omfattande rederirörelse inom både olje- och torrlast. De hade dessutom upprustat två gamla skeppsvarv till moderna enheter, vilka hade kapacitet att bygga avancerade fartyg upp till 12 000 dwt (AB Lödöse Varf) respektive 50 000 dwt (AB Oskarshamns Varv). Det senare hade också reparationskapacitet i torrdoca av fartyg upp till 8 000 dwt och flytdocka (tillhörde Uddevallavarvet mellan 1955 och 1974) med lyftkapacitet om 1 500 ton. Därutöver hade AB Skärhamns Svetsverkstad i Skärhamn, som var specialiserade på flygande fartygsservice, mekanisk verkstad med särskild inriktning på fartygsunderhåll.



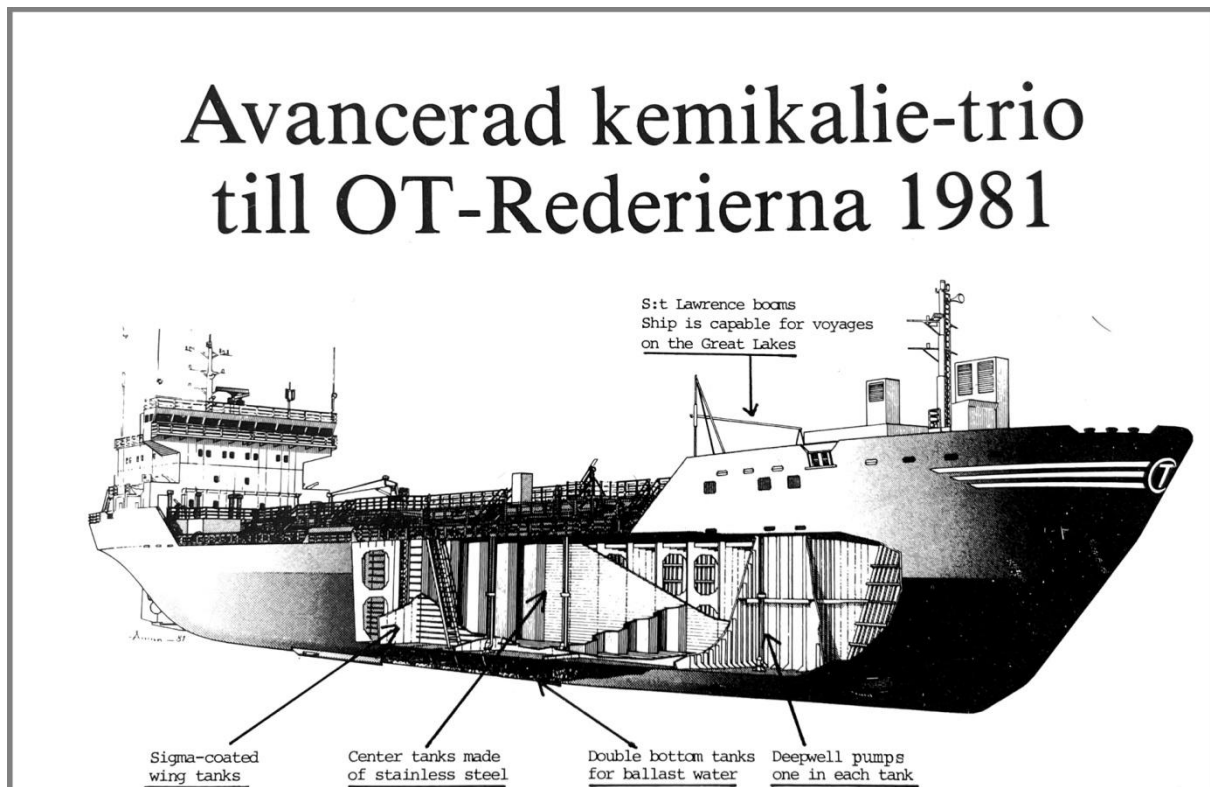
OT Phosphorus. (Foto/arkiv Leif-Erik Tullock)

Förutom sjöfarts- och varvsverksamhet var Johanssonsgruppen engagerade i distribution och lagring av oljeprodukter, samt AB Svenska Medimekanik i Skärhamn som konstruerade och tillverkade medicinsk apparatur. Dessutom ägde och drev man AB Explicator i Skärhamn, som var ett utvecklingsbolag för projekt som låg utanför koncernens naturliga verksamhetsområden.

Genom åren hade bröderna Johansson hjälpt och stöttat ett flertal andra, främst inom de maritima näringarna på Tjörn. Johanssongruppen hade runt 1980 cirka 3 000 anställda och var en mycket ansedd koncern.

År 1982 drabbades tyvärr Johanssongruppen av ekonomiska svårigheter, mycket som ett resultat av en kris för gruppens varvsbolag vilket dessvärre ledde till att ett antal av Johanssongruppens företag gick i konkurs samma år. Avvecklingen av Johanssongruppen blev komplicerad och först i slutet av 1980-talet kunde merparten av konkurserna avslutas. Lars Johansson gjorde upp om en avbetalningsplan med staten.

OT Phosphorus som kölsträcktes den 12 februari 1981 var tillsammans med sina systerfartyg m/t *OT Acid* och m/t *OT Sulphur* efter dåtiden avancerade kemikalietransportfartyg om cirka 8 700 dwt med ett brett marknadsområde som omfattade såväl petroleumprodukter som kemikalier. *OT Phosphorus* med byggnummer 439, ägdes av AB Skärhamns Oljetransport, Skärhamn och opererades av AB Western Tankers i Göteborg (då ett företag inom Johanssongruppen), liksom systerfartygen.



OT Phosphorus var liksom systerfartygen byggda till Det Norske Veritas klass + IAI Tanker för Chemicals Ice IAEO. Fartygen uppfyllde IMCO 2-bestämmelserna till likhet med rekommendationerna i MARPOL och SOLAS. Trion byggdes och utrustades enligt US Coast Guards dåvarande bestämmelser för kemikalietankers som skulle anlöpa USA-hamnar samt till motsvarande RIVA-regler för Italien. Utrustningen uppfyllde också så kallade St. Lawrence-derrick med bland annat häckankare, där även kraven för transporter på de Stora Sjöarna uppfylldes.



Systerfartyget *OT Acid* i Kielkanalen maj 1985. (Foto: Kjell Hall. Rickard Sahlstens diasamling)

OT Phosphorus liksom systerfartygen hade dubbelbotten med två separata ballastpumpar om vardera en kapacitet av 400 m³/timma. Lastkapaciteten i de sex rostfria centertankarna var 5 715 m³ och i den rostfria sloptanken 289 m³. I de 16 epoxymålade lastades 5 103 m³. Den totala lastkapaciteten var 11 107 m³. Samtliga tankar hade individuella lastnings- och lossningssystem försedda med hydrauliskt drivna deepwellpumpar med en kapacitet om 200 m³/timma för centertankarna och 100 m³/timma för vingtankarna. Uppvärmningen av lasten skedde i centertankarna via värmeväxlare och i vingtankarna genom heating coils. Tankrengöringssystemet var avsett för såväl sjövattnen som färskvattnen. De tre fartygen kunde i princip föra 13 olika laster samtidigt.

Huvudmotorn var en turboladdad, 8-cylindrig, 4-takts Cegielski/Sulzer diesel 8ZL 40/48, som gav 4 270 kW (5 800 ehk) vid 530 varv/minut. Denna drevs med brännolja och via en Lohmann & Stolterfoht GCH 900 reduktionsväxel drevs en fyrbladig propeller av KaMeWa-typ med en diameter av 4 050 mm vid ett varvtal av 170 rpm. Bogpropellern drevs hydrauliskt och utvecklade 590 kW (800 ehk). De två hjälpmotorerna var av typ Cegielski/ Sulzer 6AL 25/30 som utvecklade 770 kW (1 050 ehk) vid 720 varv/minuter och drev två Asea-generatorer på 720 kW. En axeldriven generator utvecklade 500 kW. Ångpannan hade en kapacitet på 7 000 kg/timma och eldades med dieselolja HFO upp till 1 500 sekund. Fartygens elektroniska utrustning omfattade bland annat två radaranläggningar, satellitnavigeringsutrustning, Decca och Maritex.



Stena Sulphur, f.d. OT Sulphur, systerfartyg till OT Phosphorus. (Rickard Sahlstens diasamling)

OT Phosphorus liksom systerfartygen hade en inredning för en besättning om 18 personer och därutöver tre reservhytter. Samtliga hytter hade egen dusch och toalett.

Efter den tragiska konkursen såldes 1983 *OT Phosphorus* liksom systerfartyget *OT Sulphur* till skeppsredare Sten A. Olsson i Göteborg och omdöptes till *Stena Phosphorus* respektive *Stena Sulphur*. Båda överfördes på det nybildade rederiet Stena Bulk AB och därefter 1984 till Concordia Maritime AB, Göteborg. Båda rederierna inom Stenasfären.

Redan 1985 såldes *Stena Phosphorus* till det då statliga Latvian Shipping Company (LISCO), Ventspils, Litauen i dåvarande Sovjetunionen. Fartyget omdöptes till *Alexander Kaverznev* efter en känd politiker i Litauen vid denna tid. Efter tre år i rederiets ägo såldes fartyget vidare 1988 till Cargo Chem Ltd i Nassau på Bahamas, som ändrade fartygets namn till *Alpine Finn*. Redan 1990 övertogs hon av Delship Trading Company i Nassau på Bahamas och fartygsnamnet ändrades till *Alpine Rose*. Efter fyra år i rederiets ägo blev fartyget norskägt av Mostrau K/S i Bergen, Norge. Fartygets nya namn blev *Mostrau* och sattes i norskt internationellt skeppsregister (NIS). Efter 16 år i rederiets ägo och norsk flagg ankom fartyget Alang i Indien och kördes upp på stranden den 20 januari 2010 för upphuggning.

Text: Lennart Bornmalm

Källor:

Johansson Gruppen, företagsinformation 1974, Littke information, Skärhamn, 44 s.
Littke, G. 1993. Olje-Lars. Littke information/HWS Förlag, Skärhamn, 136 sidor.
Svensk Sjöfarts Tidning, 1981, nummer 51–52, sid 28.
Egna noteringar.