

MÅNADSFARTYG Maj 2026 – Högsjöbogserarna *John Ross* och *Wolraad Woltemade*

Många bogserfartyg har under årens lopp utnämnts till världens starkaste. Nu beror det ju lite på om man använder maskinstyrka eller "bollard pull" som måttenhet. Men två fartyg uppfyllde kraven med råge under tiden 1975 till 1990. Det var de sydafrikanska högsjöbogserarna *John Ross* och *Wolraad Woltemade*. Antagligen de vackraste fartyg i sitt slag som byggts.



***Wolraad Woltemade*. Foto Shipspotting/I.Meyden**

Bakgrunden till deras tillkomst var den ökande trafik av stora tankfartyg som passerade runt Sydafrikas kust. Det berodde dels på Suezkanalens stängning fram till 1974 och dels på att tankfartygens ökade storlek gjorde det nödvändigt att gå runt Goda Hoppsudden på vägen mot Europa eller USA.



Smit Amandla (John Ross). Foto Shipspotting/Antonio Camilo

Sydafrika fick 1971 en påminnelse om de stora riskerna när ett tankfartyg, *s/s Wafra*, fick maskinhaveri och drev på land vid Cape Agulhas med ett oljespill på 40 000 ton som resultat. Trots att flera fartyg fanns på plats lyckades man inte att hantera situationen.

Farvattnen runt speciellt den östra kusten är vintertid mycket lömska då stormsystem från den södra oceanen möter den sydgående Agulhas strömmen och bildar vågsystem som är branta och farliga. Något som flera tankfartyg under åren fått erfara då delar av förskeppen förlorats när stora "hål" uppenbarat sig i sjön.

Sydafrikanerna förstod att man måste ha bogserfartyg av en helt annan storlek och maskinstyrka för att försvara kusten mot haverister och kunna bogsera dem till skyddade platser. Därför startades den första statsstödda kustvakten, Kuswag, med insatsberedda bogserfartyg och utrustning på land för att bekämpa möjliga oljespill. En idé som kom att följas av andra länder, inte minst av den franska staten som efter liknande erfarenheter inköpte de svenska högsjöbogserarna *Neptun Suecia* och *Neptun Gothia* för att bevaka den franska atlantkusten, men nu under namnen *Abeille Flandre* och *Abeille Languedoc*.

De nya sydafrikanska bogserfartygen ritades och designades av en norsk konsultfirma, Arnesen Christensen & Co i Oslo. När man ser dem kan man ana att de hade de tyska Bugsiers fartyg *Oceanic* eller *Arctic* i tankarna när man skissade på de nya fartygen.

Det blev ovanligt långa fartyg, 94,65 x 15,85m, med ett förhöjt backdäck och med ett långt akterdäck. För bogsering utrustades de med dubbla friktionswinchar som vardera härbärgerade 2000 meter bogserkabel av 70 eller 56 mm diameter. Ett stort däckshus med en rymlig inredning för besättningen och ett vackert språng gjorde att fartygen gav ett

harmoniskt intryck. Det relativt stora djuggåendet gjorde att fartygen också fick goda sjöegenskaper och man kunde nå en för bogserbåtar ovanlig maxfart på över 20 knop.

Ursprungligen fanns det en hög bipodmast med en 30-tons bom avsedd för att lyfta ombord bärgningsmaterial till haverister. Av stabilitetsskäl togs den med tiden bort och ersattes av en hydraulisk kran.



I maskinrummet fanns två 16 cylindriga Mirrlees- Blackstone fyrtakts dieslar typ KVR 16 som via en växel drev en ställbar propeller i en dysa. Maskineffekten var 19 200 bhp. Fyra MaK dieslar på 740kw var hjälpmotorer och de kunde även leverera ström till haverister. Dubbla roder och en bogpropeller på 800 kW fullbordade det hela. Det cirkulerar olika uppgifter om fartygens bollard pull men den skall ha varit någonstans mellan 180 och 200 ton.

Wolraad Woltemade byggdes på Robb Caledon Shipbuilders i Leith, Skottland medan *John Ross* byggdes på Elgin Brown Shipyard i Durban. Båda fartygen levererades 1976 och stationerades i Cape Town med halvstatliga Safmarine som manager. Med tiden utvecklades det så att ett av dem var alltid standby i Sydafrika området medan den andra kunde operera med långbogseringar worldwide i Global Towing Alliance regi där både Smits och en del kinesiska bogserbåtar ingick.

Ägare, manager och flagg skiftade under åren. Pentow Marine, där Safmarine var 50% ägare. Med tiden opererades båda fartygen av Pentow Marine. Holländska Smit Marine tog 2004 över Pentow Marine och bildade Smit Amandla som därefter drev de båda fartygen. *Smit Amandla* blev också det nya namnet på *John Ross*. Under åren skiftades flaggen från Sydafrikas till Panamas och därefter till Saint Vincent and the Grenadines.



***Wolraad Woltemade*. Foto: Shipspotting/ James Dodds**



***Wolraad Woltemade* assisterar tankfartyget *Mimosa* utanför Eastern Cape Coast augusti 1991. Foto från Shipbreaking group/Eren Topcu**

De båda fartygen har varit inblandade i många framgångsrika bärgningsoperationer runt Sydafrikas kuster. En sådan av många var bogseringen av den norskägda ULCC tankern *Mimosa* (NB 554 Kockum) som fullastad råkade ut för allvarliga strukturella skador och förlorade delar av bordläggningen när hon befann sig i mycket dåligt väder utanför Sydafrika. Man lyckades till slut bogsera in fartyget till Algoa Bay där hon senare kunde läktras.

PENTOW TUGS IN DRAMATIC TANKER RESCUE OPERATION

About the same time that the nation's attention was focused on the OCEANOS rescue drama, another important marine rescue operation was under way nearby.

The fully-laden ULCC (ultra large crude carrier), *MIMOSA*, which weighed 357 647 dwt, was crippled by steering gear failure and was drifting towards the coast near Cape Recife, posing a serious oil threat to marine and bird life. Weather conditions, and the swell, were bad, so she required immediate tug assistance.

The initial call was received by *WOLRAAD WOLTEMADE* while berthed in Cape Town and, about 25 hours later, after battling rough seas and weather, the tug arrived at the stricken tanker. *MIMOSA* was lying beam on to a heavy swell, with a very noticeable list to starboard. Large shell plating had been torn from the hull and damage had occurred in the ballast tank. Cracks and oil see page had also been detected in the port side tank.

Under very difficult sea and weather conditions, and after commendable displays of seamanship by the crews of both the tanker and the tug, a towing connection was

made. *MIMOSA* was then towed towards Algoa Bay.

JOHN ROSS arrived a little later and, thereafter, Captain Dai Davies, Pentow's General Manager, and a team of divers, arrived by helicopter to commence preparations for the transfer of the crude oil cargo to a sister ship, *HANSA VEGA*, in Algoa Bay. On 6 August, a rather unusual convoy entered Algoa Bay. *WOLRAAD WOLTEMADE* was connected to the bow of *MIMOSA*, while *JOHN ROSS* was connected at the stern, acting as a steering tug, because *MIMOSA*'s rudder was jammed. The entire length of the convoy was more than 2000 metres and, to the casual observer, it appeared that the tugs were trying to stretch the tanker well beyond its 362 metres! Here, the successful transfer

of 345 792 tonnes of crude oil and 3540 tonnes of bunker fuel to *HANSA VEGA* took place.

Personnel involved in this operation are too numerous to name individually, and would rather just be regarded as "the team" who, under the guidance of the Salvage Master, Captain Dai Davies, pulled off a really successful operation. *WOLRAAD WOLTEMADE*, *JOHN ROSS*, *KUSWAG 1*, and 5 and the *KUSWAG 7* aircraft were all involved, but special mention must be given to *CAUSEWAY SALVOR* and *PENTOW MALGAS*. They were continually on the go, from the onset of the operation, and were surely quite pleased to see *MIMOSA* disappear over the horizon!

CAPT. IAN MERRIMAN



The two massive tankers, MIMOSA (left) and HANSA VEGA (right) lie side by side during the oil transfer operation in Algoa Bay.

När ICB:s suezmaxtanker *Barbro* hade lastat i Nigeria och skulle starta resan mot US Gulf fick hon en bogserwire i propellern. Den slet sönder den aktra hylstättningen vilket immobiliserade fartyget. Efter att ha läktrat henne fick artikelförfattaren tillfälle att anlita *John Ross* för bogseringen till varv i Lissabon. En bogsering som gjordes med en snittfart på över 13 knop.

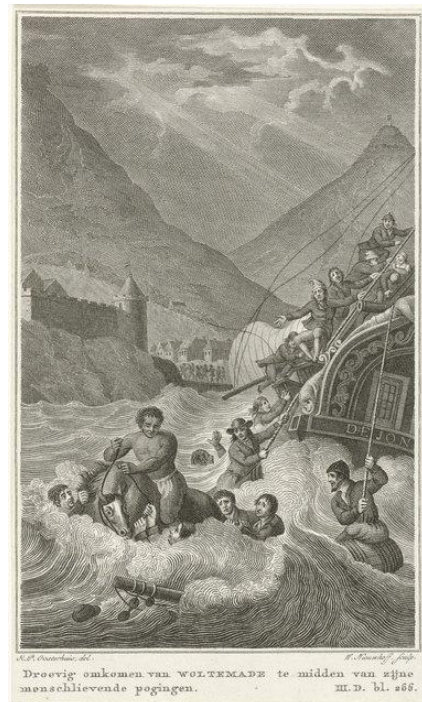


Iconic 09 ex John Ross - Foto från Shipbreaking no 71/Vishal Sinh

Men även vackra bogserbåtar får ett slut. För *Wolraad Woltemade* kom slutet den 20/1 2010 då hon kördes upp på stranden vid Alang i Indien. *John Ross* fick vara med lite längre men 23/12 2023 var det slut även för henne i Alang dit hon anlät under namnet *Iconic 09*.

Fartygens namn har sin egen historia. Namnet *Wolraad Woltemade* härstammar från en bonde som 1770 med sin häst räddade besättningsmän från ett segelfartyg som strandat efter kusten vid Table Bay. Han och hästen lyckades rädda 14 besättningsmän innan båda drunknade. En Linnélärjunge, Carl Peter Thunberg bevittnade händelsen och skrev senare om den i sin resebok vilket även en annan Linnélärjunge, Anders Sparrman, gjorde. *Woltemade* blev med tiden en mytisk hjälte, omskriven och avbildad.

John Ross däremot var en skotsk sjöman som överlevde ett skeppsbrott och med tiden integrerades i Zululand där han blev en god vän till kungen Shaka. Som 15 åring ledde han en lång resa till Delagoa Bay för att hämta medicin och förnödenheter, en resa som gjorde honom legendarisk. Han hette egentligen Charles Maclean med kallades av zulubefolkningen för *John Ross* på grund av sitt röda hår.



Text: Nils Sjökvist