



GEVIS-fondens Salénare berättar

Propellern som lossnat

M/S Swedish Wasa

Björn Dahlström

Swedish Wasa var det andra av två medelstora bulkfartyg som byggdes på varv i Sevilla för Whitwill Cole (Whitco), och som managerades av Salén UK. Jag var anställd som nybyggnadsinspektör på Saléns tekniska avdelning (senare ombildat till Saltech), och var involverad under fartygets byggnation, provturer och leverans.

1974-1975 var jag stationerad i Beaumont, Texas, för inspektion av Saléns första ”jack-up rig” som byggdes av Bethlehem Steel.

Kommer propellern att lossna?

Då fick jag ett samtal från *Bengt Sohlberg* som var tekniskt ansvarig för driften av Swedish Wasa. Han hade fått ett akut samtal från fartyget att man var orolig för att propellern var på väg att lossna från propelleraxel.



Ska vi verkligen behöva docka?

Fartyg låg på redden utanför Tampa, Florida i väntan på lastning. Kapten ville inte påbörja någon lastning. Han önskade få fartyget dockat för kontroll av propellern. Bengt undrade om jag kunde ta mig till Tampa eftersom han bedömde att någon från rederiet först skulle undersöka saken ombord. Han ville ha en klar bild av situationen innan en så drastisk åtgärd som dockning skulle arrangeras. OK sa jag, och fixade omgående flygbiljetter och kontakt med agenten i Tampa.

Agenten mötte upp på flygplatsen och hade fixat ”speedboat” och tillstånd för att jag skulle kunna komma ombord. När vi närmade oss fartyget tog vi ett varv runt fartyget och jag noterade att fribordet var väldigt högt och stor del av propellerbladen var ovanför vattenytan.

Bäst vi gör fartprov först

Det blev möte i salongen med skepparen och chiefen. De var oroliga och hade noterat att fartyget inte höll farten under inseglingen till Tampa. De hade fått för sig att det var propellern som börjat lossna. Jag frågade om de hade länsat ballasttankarna efter ankringen på redan. Beskedet var länsningen hade skett till havs innan inseglingen startade. Jag påtalade då att jag hade noterat att propellerbladen låg väldigt högt ovan vattenytan. De påstod med enfaset att det inte kunde vara något problem eftersom de fick problemen under inseglingen. Eftersom jag varit med på provturen innan leverans och tagit emot en pärm med alla data som jag lagt i chiefens kontor bad jag att de skulle hämta den. Jag föreslog att vi skulle ballasta fartyget till provturskonditionen och göra ett fartprov. Stor diskussion vidtog men till slut gav de med sig. Ankare hissades och ballastning påbörjades. När vi kommit ut till havs igen och rätt kondition uppnåtts varvades HM (huvudmaskinen) upp till full fart, varvtal varierades och olika farter jämfördes mot provtursresultat utan några problem.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Chiefen sa; jag kan få propellern att lossna om jag slår några fram och backmanövrar. Då provade vi det också. Inga problem men chiefen var fortfarande skeptisk. Jag bad skepparen att ta fram sjökorten och visa inseglingen till hamnen. Det visade sig då att vattendjupet ändrade sig ganska drastisk. Vi beslöt att med provturskonditionen ta oss tillbaka till ankringsplatsen. Inseglingen gick bra och inga problem med att hålla farten.

Utan vatten ingen kraft

Slutsatsen av denna övning blev att när vattendjupet minskade och fartyget varit för lätt barlastat fick propellern ingen kraft. *Bengt Sohlberg* fick ett positivt och glatt besked att fartyget slapp dockning, och kunde ta sin last dock något försenat. Skepparen och chiefen fick lite att fundera över. Om ett liknande problem skulle uppstå igen tar de nog en tur runt fartyget och kollar om propellern har tillräcklig vattenkontakt.



Björn Dahlström – Nybyggnadsinspektör på Saléns tekniska avdelning/Saltech