



GEVIS-fondens Salénare berättar

Sista resan med Safina Al Arab

Sjömanskap

Detta är en redogörelse som beskriver händelseförloppet från det att Salénopererade T/T Safina Al Arab, våren 1984, blir träffad av en raket tills dess hon förts i säkerhet och fått sin last överförd till systerfartyget Sea Saga, som ägs av Argonaut.

Bakom maskinchefen Lennast Hanssons korthuggna text döljer sig ett oerhört spännande förlopp där Salénbefälet med förstklassigt, modernt sjömanskap, nerver och hjälp från rederiet i land reder upp en "thriller", förutom explosion, brinnande olja, kidnappning av befälhavaren och maskinchefen också innefattar besvärliga omlastningen av råolja för närmare 600 miljoner i öppen sjö.

Det finns också anledning att ge Salén Tankers en eloge för att utrustningen ombord fungerade under de mycket svåra förhållandena. Den som till äventyrs hävdar att sjömanskap inte behövs på 1980-talet bör läsa redogörelsen och begrunda denna.

Torsten Rinman

Chefredaktör Svensk Sjöfarts Tidning

Med denna skildring vill jag belysa vad som kan hända en sjöman

Under andra världskriget sänktes 276 svenska fartyg och 2 000 svenska sjömän fick sätta livet till. Men sjömännen utsätts ständigt för stora risker vid krigssituationer även i våra dagar. Priset på frakter blir skyhöga, redarna ser möjligheter att tjäna grova pengar och skickar in sina båtar.

Sista resan med 360 000-tons tankern T/T *Safina Al Arab*, ex. Saléns T/T *Sea Serenade*, byggd i 1977 på Kockums varv i Malmö. Jag som var med under byggnationen och har varit mönstrad på henne i flera perioder därefter heter *Lennart Hansson*, från Göteborg, och jag kände till henne väl.

Safina Al Arab var delägd av Saléninvest och inhyrd av Salén Tanker och förde Saudiarabisk flagg. Undertecknad var maskinchef ombord, och har en gedigen utbildning på släckning av oljebränder. Är utbildad brandman och rökdykare, efter 16 års tidigare anställning vid Shells oljeraffinaderi i Göteborg. Befälhavare ombord var kapten Carl-Henrik Kahl.





GEVIS-fondens Salénare berättar

Alla tankbåtar som lastar i Iran skall sänkas

Den tolfte mars 1984 ångar vi i väg genom Hormuz straight med full last av råolja till Japan. Vi var sju svenskar ombord, resten var från Filippinerna. Tio tankbåtar hade satts i brand i Persiska Viken och Iraks president Saddam säger: - Alla tankbåtar som lastar på den iranska oljeterminalen Kharg kommer att sänkas!



Japanska sjöfolksförbundet deklarerar att inga japanska tankfartyg får gå in i Persiska Viken. Vi fick då möta dem på halva vägen och läktrade över vår last till två japanska 250 000-tonnare i Malacka Sundet. På resan tillbaka till "Viken" pratade vi ofta om hur riskabelt företag det är att gå upp till Kharg och lasta. Från BBC-nyheterna hör de vi att attackerna mot tankbåtar hade ökat och att 500 000 man från Irak och Irans arméer hade börjat en stor offensiv 16 mil norr om Kharg,

med stora förluster. Vi frågade oss om det var värt fyra dagars krigsriskersättning? Nej!

Lördag den 14e april kom telex från Stockholm: - "Araben" skall gå direkt till Khargön och lasta. Inga avhoppare i Dubai. Slut på telex.

Alltså: Trots dagliga rapporter om att tankbåtar sätts i brand och att många sjömän omkommer i lågorna, tvingas vi gå in i Persiska viken och upp till Khargön. Det var klara besked.

Redo att hastigt överge fartyget

Vad gör man när man är 55+? Packar ner värdesaker, dollar, pass och dagböcker i axelremsväskan. Gör klart för att hastigt överge fartyget om något händer. Extra brandövningar. Alla filippinerna tränas att starta livbåtsmotorerna. Ytterligare två filippinare tränas i rökdykning. Alla ställer upp glatt och villigt. Styrmännen gnuggade oss med livbåtsövningar. Alla är "fit for fight". Efter ingång genom Hormuz gäller för alla: - *Bara absolut nödvändiga arbeten i maskin och bryggkontroll av huvudmaskin.* På vägen upp till Kharg, gäller att alla ska sova och vistas på styrbordssidan, då eventuellt anfall väntas bli från babord, och tvärtom på utresan. Dessa bjässar till tankbåtar är ju 60 m breda, så det blir ett visst skydd beroende på var man befinner sig vid ett anfall. Däcksbefälet och matroser sätter upp mörkläggningspapper för våra stora ventiler. Vi undrade om mörkläggningen av fartyget skulle skydda oss mot dagens robotar som själva hade förmågan att hitta fram till den varmaste och högsta delen av fartygen.

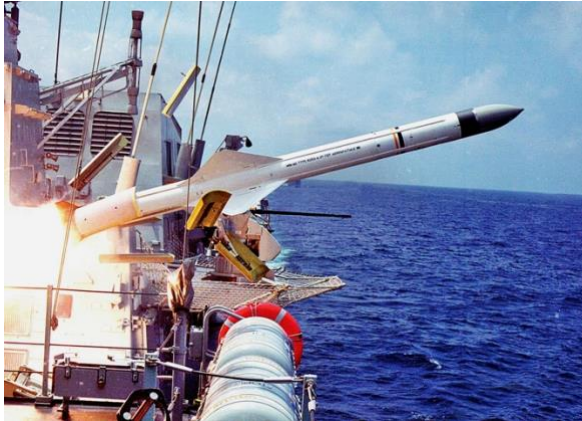


Anlande till Kharg Island den 23:e april och lastningen av råoljan startades omedelbart.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Direktträff av irakisk Excocet-robot



Avgång Kharg 09.30 den 25 april. Allt var lugnt fram till 21.00. Sitter i dagrummet och väntar på de engelska nyheterna då plötsligt fartyget skakar till, träffad av en fransk Excocet-robot på styrbordssidan, avfyrad av ett irakiskt flygplan. Ett attackplan vid namn Super Étentard, som Irak köpt av Frankrike. Jag störtade ner till maskinkontrollrummet där jourhavande maskinist just fick beskedet från bryggan att datorn slagits ut och huvudmaskin inte kunde regleras från bryggan. Vi gick över på maskinkontroll och reducerade till 20 varv

fram, ca 2 knop. Samtidigt kom rapport från bryggan om häftig brand och kraftig rökutveckling på styrbordssidan. Styrmännen var redan på väg ut på fördäck för att rikta in alla vattenkanonerna mot eldhärden. Båda brandpumparna hade redan startats från bryggan. Våra två dieselmotorer startades och fasades in på nätet. Ifall något skulle hända med ångsystemet som skulle slå ut vår turbindrivna generator var det lika bra att gardera sig med dieseldrivna generatorer. När detta var åtgärdat sa jourhavande maskinist att han inte ville vara nere i maskin längre, 20 meter under havets yta, fartyget i brand och lastat med 400 000 kubikmeter råolja. Jag förstod honom fullständigt.



Ensam i maskinrummet

Alltså hade jag som maskinchef nu rollen att **ensam** sköta om maskinrummet. Ingen ville gå under däck! Men jag ville kolla läget och tog hissen upp till A-däck. Försökte ta mig runt till styrbordssidan, men det var inte lätt p.g.a den enorma röken och hettan. Kom runt babord längst akter och fick se hur utrusande råolja från fartyget brann så långt akter över i havet som jag kunde se. Det visade sig att ett hål på ca 20 kvadratmeter hade slitits upp i fartygssidan. Vädret var dåligt, grov sjö och vindstyrkan var 25 m/s. Havet åkte in i det stora hålet och lyfte ut brinnande råolja. Samtidigt såg jag en stor klump där styrbords livbåt tidigare befunnit sig. Den hade smält ihop av hettan.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Jag vägrar dra på koldioxidsläckningen



Ungefär samtidigt kom två upphetsade styrmän springande och sa till mig att dra på koldioxidsläckningen till maskinrummet. Jag sa till dem att jag kom precis upp från maskinrummet och att maskinrummet var intakt. Men de stod på sig och ville öppna koldioxid till maskin. Jag skrek till dem att jag som maskinchef och brandchef släpper inte ner koldioxid till maskin då det inte brinner där. Jag hade tidigare i Svensk Sjöfartstidning läst om ett holländskt kryssningsfartyg som var på väg från Seattle till Japan och fick en mindre brand i maskin. Fartygets kapten beordrade då fyllning av maskinrummet med koldioxid. Elden slocknade givetvis, men fartygets

dieselmotorer stoppade också i brist på luft. Fartyget fick därefter brand i inredningen. Besättningen kunde inte släcka, brandpumparna stod ju stilla och en stor räddningsaktion från USA sattes i gång. De flesta resenärer klarade sig men fartyget blev utbränt.

Denna händelse blixtrade förbi när det krävdes koldioxid här. Min tanke var att här gällde det att sakta köra fram genom eldhavet och röken, annars var vi förlorade. Hörde larm från maskin. Tog mig fram på babord sida och hörde en livbåtsmotor. 30 meter ut i den grova sjön syntes babords livbåt med en grupp om 18 filippinska sjömän som på eget bevåg har lämnat fartyget. En drunknade, och de övriga plockades senare upp av ett annat tankfartyg.

Skotten är brännheta – brand i pumprummet

Detta var ju toppen! Inga livbåtar och en fruktansvärd brand ombord. Fort ner i "gruvan". Larmet gick för lågt tryck på instrumentluften som styrde de flesta kontrollsystemen. Kopplar snabbt in en kompressor till. Känner på skottet mot pumprummet som är brännhett. Det brinner i pumprummet. Talar med bryggan och säger att jag är på väg upp till A-däck igen, och kommer att fylla pumprummet med koldioxid, vilket kapten godkänner.

Inget hjälper

Allt fungerade perfekt, och när jag ändå är uppe på däck går jag ut på fördäck. Såg då att fyra däckskanoner var riktade mot eldhärden och däckshuset. Kylningen kunde inte bli bättre. Två kraftiga eldrivna brandpumpar plus "Emergency fire pump" vräkte ut enorma mängder kylvatten. Kopplade nu in anordning för skuminföring i den brinnande tanken. *Det var hett som i helvetet!* Går in i skumrummet som ligger förkant styrbord och starta skumpumpen, men jag måste lämna skumrummet p.g.a hettan. Pumpen fick gå tills skumtanken var tom. Men inget hjälpte. Skummet åkte ut i Persiska viken tillsammans med den brinnande oljan. Ett eldhav och enorma kolsvarta rökmoln så långt man kunde se akter ut. Vilken tur i oturen, tänkte jag, att vi sakta körde fartyget ur denna fruktansvärda eldstorm.





GEVIS-fondens Salénare berättar

Kastrulleffekten sätter eld på trossarna

Tillbaka till maskin. Det började bli varmt och rökigt. Tog på mig rökdykarutrustningen. Brandlarmet gick. Brand i trossförrådet! Försökte släcka med 25 kilograms mobil pulversläckare. Omöjligt. Elden tilltog. Drog mig tillbaka. Stängde ståldörren mellan de brinnande förråden i aktern och maskin. Branden i trossarna uppstod av den enorma värme som erhöles av den brinnande råoljan som rann förbi utanför i sjön! Fantastiskt! *Kallas för "kastrulleffekt"*.

Ingen svarar på nödanropen

På väg tillbaka till kontrollrummet tittade jag på termometern. Redan 55 C°. Jag var svett till tusen. Skiftade till torr overall och nya lufttuber. Så höll det på i timma efter timma. Jag satte på kaffe. Ringde bryggan och frågade hur läget var. Jo, ingen hade svarat på våra SOS-signaler eller "May day" anrop ännu.

Firmafest i Stockholm

Befälhavaren hade telefonkontakt med Salénhuset i Stockholm. De hade personalfest just denna kväll och alla "höjdarna" var där och gav befälhavaren råd vad han skulle göra. Jag bjöd ner maskinfolket på kaffe och goda danska cookies, men ingen ville lämna bryggan och göra mig sällskap, 20 meter under den brinnande Persiska vikens yta. De befarade att fartyget skulle explodera. Men så länge som däckets var rödglödgat var det ingen risk.

Nytt brandlarm från inertgasrummet, på A-däck. Upp och kolla. Det brann i ställningsmaterial! Stängde dörren från inertgasrummet och maskin. *Något jag senare ångrade*. Hade inte tid att ta på hörselskydd. Normalt max 15 min i maskin utan hörselskydd. Nu sprang jag här i många timmar. *Fick hörseln på höger öra helt förlorad*. Men jag ville inte lämna maskinrummet obemannat. Risken för "black out" var stor. Ensam nere i maskin hade jag knappast kunnat starta upp igen. Det är inte bara att trycka på en knapp som de säger på rederiet.

Klockan närmade sig 22.30. Befälhavaren ringde ner och sade att han fått kontakt med en högsjöbogserbåt som hette "Solano" som med högsta fart var på väg åt vårt håll i den grova sjön. Tänkte då ta en sväng upp på bryggan och spana. Väl uppe på bryggan sade befälhavaren att nu har vi inte långt kvar till grundare vatten. Han hade fått rådet att sätta "Araben" på grund av en tjänsteman i Stockholm. Jag blev alldeles förskräckt. *"Om fartyget stoppar kommer elden och den kraftiga röken att slå rätt upp på bryggan och var skulle vi ta vägen?"* Så resonerade jag. Men sa kapten; - H i Stockholm vill att "Araben" sätts på grund.

Sätta "Araben" på grund på var inte att tänka på

Eftersom befälhavaren är rederiets representant ombord brukar de göra som de säger. Men H i Stockholm kunde ju inte i sin vildaste fantasi veta vår kritiska situation. Well, sa jag; - Kan jag inte få stoppa "Araben" nu så får du se hur läget är? Befälhavaren hade inget att förlora på detta, så förslaget godkändes.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Befälhavaren stannar ombord

Snabbt ner till kontrollrummet, stängde manöverventilen för fram och började försiktigt att backa. Det blev precis som jag trodde. Eldslågorna slog upp över hela däckshuset och i den tjocka oljeröken och hettan kunde ingen vistas. Efter några minuter kom order om stopp och 20 varv fram från bryggan. Där låg vi kvar tills fartyget övergavs. Sätta "Araben" på grund på var inte att tänka på. Efter dessa, dramatiska manövrar åkte jag upp till A-däck och gjorde klart för "*Emergency stop of Main Engine and boilers*". Vilket meddelades bryggan. Endast att vrida om ett par strömbrytare, när alla skulle lämna fartyget. Men befälhavaren sade uttryckligen att han skall stanna ombord när vi går över till *Solano*. Kunde ju inte stoppa maskin vid ett sådant tillfälle!

Högsjöbogserbåten *Solano*

Kl 02.00 från bryggan: - Lanternorna från *Solano* syntes nära nu. Vilken lättnad! *Solano* visade sig vara en stor högsjöbogserbåt och var 55 meter lång. Ungefär 02.40 gick samtliga, utom befälhavaren, fram på backen där vi räknade med att hoppa ombord på *Solano*.

När jag på vägen ut passerade "Emergency stop" panelen, stannade jag till en sekund, men jag kunde inte förmå mig att stoppa maskin nu när vi övergav fartyget. Kapten skulle ju stanna ombord. I den grova sjön gungade *Solano* våldsamt och ingen vågade hoppa! Så gick *Solano* ifrån och begärde att *Araben* skulle gira babord för att få lä för de grova sjöarna. Efter ett tag började *Araben* gira babord, *Solano* kom tillbaka och det blev ett vågspel att lämna *Araben*. Jag kom lite snett och tappade min bag med det viktigaste. Som sista man hoppade befälhavaren ner på "*Solano*". I sista stund hade han ändrat sig som tur var. Nu gick *Araben* helt obemannad i två knops fart runt i en stor cirkel!

Ungefär kl. 0800 den 26:e april fick *Araben* "blackout". Från *Solano* såg vi hur strålarna från vattenkanonerna upphörde. Det ångade kraftigt från akterdäck. Vi trodde att ångpannan exploderat eller att något ångrör brustit, så att 500 gradig ånga med ett tryck på 60 bar rusade ut. Men vid senare tillfälle då *Araben* hade svalnat, visade det sig att färskvattentankarna i maskin hade kokat av och ångade av genom svanhalsarna som mynnade ut på styrbordssidans däck.

Tänk vilken hetta ombord!

Syret slut – elden avtar

Fem minuter senare startade en enorm eldstorm från för till akter. Lågorna var högre än förmasten. Efter några minuter tog antagligen syret slut, elden avtog, fortsatte enbart akteröver. Runt kl. 09.00 kommer tre stora specialbyggda oljebekämpningsfartyg som vräker skum i brandhärden. Kl. 22.00 verkar elden vara släckt.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Kidnappade till Iran



Den 27:e april gick befälhavaren och jag ombord på *Arabens* varma buckliga däck, och utbrända inredningen. Otureligt! Från en helikopter kom en officer från Iran ner. Vi frågade om helikoptern kunde ta oss till Bahrain? Visst. Vi fick sätta oss, en och en, på en pinne och upp i helikoptern, som tog oss till hans bas Bushir, i Iran!!

Efter en god middag i officersmässen antrade vi en annan helikopter för transport till Kharg Island av alla platser. Där fick vi stanna några dygn. Irakiskt flyg fällde bomber varje natt. Det var roligt värre! Några dagar senare transport med ett litet flygplan till Teheran. Där förhördes vi av personal från oljeministeriet.



Onsdag morgon den andra maj fick vi besked att flyga ner till en stad i södra Iran som hette Shiras. Ligger nära Badar Abbas vid Hormuz sundet. Därifrån ett litet skutt över Hormuz till Dubai. En underbar känsla!

Men några dagar senare fördes vi tillbaka till *Araben* som hade ankrat upp 60 sjömil utanför Bahrain. Där fick vi installera oss antingen det holländska räddningsbolags Smiths båtar eller på *Araben* som rederiets representanter.



Den 16:e maj kom systerfartyget T/T *Sea Saga*. *Arabens* råolja började pumpas över till *Sea Saga* med dränkbara hydropumpar, som sköttes av specialister från Singapore. Bara 10 000 kubikmeter råolja hade brunnit upp vid robotattacken. Resten var prima vara, till ett värde av ca sex hundra miljoner kronor.

Det var i grevens tid besättningen kunde överge fartyget.

– Ingen hade klarat sig levande från detta inferno. Antingen hade vi blivit rökförgiftade eller grillade. Vad vi, sju svenska besättningsmedlemmar, fick av Rederiet för denna enorma insats som nästan kostade oss livet? INGENTING.



Dock inbjöds hela den svenska besättningen till en ceremoni i Salénhuset följt av en middag hemma hos Sven Hampus och Eva Salén på Askarvik.

Lennart Hansson, Göteborg.
Maskinchef på haveristen *Safina Al Arab*.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Eftertext

Vår älskade pappa Lennart hade ett långt och händelserikt liv till sjöss. Han mönstrade på Saléns första kylbåt M/S Sandhamn som 16 åring 1945 med destination Jamaica för att hämta bananer. Den 6 augusti när atombomben över Hiroshima fälldes, väntade M/S Sandhamn i San Francisco på klartecken att gå till Hawaii. Den 2 september 1945 kapitulerade Japan och resan till Hawaii kunde säkert genomföras. I januari 1947 då Lennart var 18 år påbörjade han sin utbildning på Sjömansskolan i Göteborg.

Ett halvår efter katastrofen med Safina Al Arab mönstrade Lennart åter på ytterligare en tankbåt. På Sydatlanten på väg till Sydamerika fick Lennart besked att det första barnbarnet hade fötts i dec 1984. Efter allt som hade hänt på sista resan med "Araben" och Salénkonkursen december 1984 valde Lennart att 1985 avsluta sjömanslivet.

Återstående 27 år valde och prioriterade Lennart (även kallad Nenne av barnbarnen) att bli världens bästa och mest älskade och närvarande morfar till tre barnbarn och att fortsätta vara en kärleksfull och omtänksam make till hustrun Ulla. Han engagerade sig i olika GEVIS-event, vilket gav en extra guldkant i den nya vardagen med upplevelser, resor, middagar och träffar med gamla kollegor.

Lennart gick bort 22 april 2012, så saknad av oss alla.

Karin Hedman och Susanne Hansson