

Fra damp til diesel

Dieselmotoren revolutionerede skibsfarten på mange planer med en højere virkningsgrad end dampmaskinen og en bedre udnyttelse af pladsen om bord.

Da M/S SELANDIA blev bygget, havde man benyttet damp til fremdrift af skibe i en lang årrække. Dampmotorerne var ineffektive og udnyttede kun 10-15 procent af brændstoffet. Dieselmotoren var 2-3 gange så effektiv med en virkningsgrad på omkring 34%.

Selandia blev en pionér inden for CO₂-reduktion, uden at man var opmærksom på det dengang. Allerede i 1920 var CO₂-udslippet ved en dieselmotor mere end halveret i forhold til, hvad det var på en damper med tilsvarende motorkraft.

De enorme økonomiske fordele ved dette burde være indlysende. Og den øgede virkningsgrad var ikke den eneste fordel ved at bruge dieselmaskiner i skibsfarten. En dieselmotor fylder mindre pr. hestekraft end en dampmaskine. Dieselmotoren vejer mindre, og man sparer den plads, der på damperen bliver brugt til kul og vand. Det betød, at man kunne tage mere gods ombord og derved tjene flere penge.

Endelig sparede man de arbejdere, der smed kul på skibets kedler. På M/S SELANDIAS jomfrurejse var maskinbesætningen på 8 mand, hvor den på et dampskib af samme størrelse ville have været på 25 mand.

Der var også arbejdsmiljømæssige gevinster ved overgangen til diesel. Arbejdet i maskinrummet på et dampskib var både meget varmt og fysisk krævende. Støjen, varmen og snavset er langt mindre i maskinrummet på et motorskib. Samtidig forsvandt risikoen for de relativt sjældne, men farlige kulstøvsekspllosioner.