

2022-03-05

Med s/s *Hispania* [II] genom två världskrig

För några veckor sedan berättade vi om Svenska Lloyds första *Hispania*[I] som blev Sveriges första fartyg med trippelångmaskin. Nedan ser vi en bild på hennes efterkommande namne som det också finns en del att berätta om.



s/s *Hispania* [II]. Bild från Sjöhistoriska museet

Denna *Hispania* levererades till Svenska Lloyd i slutet av november 1912. Hon var byggd vid Antwerp Engineering Co: s varv i Hoboken utanför Antwerpen. Efter godkänd provtur utanför Rotterdam med bland annat Svenska Lloyds nytilträdde VD Herbert Metcalfe närvarande levererades fartyget till rederiet.

På provturen gjorde hon med full last 10 ½ knop vilket var ½ knop mer än det kontrakterade. Kolförbrukningen angavs som "mycket moderat". Hon var byggd till Bureau Veritas högsta klass. Dimensionsmässigt mätte hon 240 fot i längd och 37 fot i bredd. Lastbarheten eller dödvikten var ca 2 200 ton och vid full last hade hon ett djupgående på 17 fot. Maskineriet kom från den välkända North Eastern Marine Engineering Co i Sunderland och var på 1 150 ihk. Fartyget registrerades i Sverige under reg nr 5396.

Hispania ingick i den förstärkning av sin flotta som Svenska Lloyd genomförde 1912 för att ersätta tidigare tonnageminskningar och för att hantera den ökade trafiken på bolagets Medelhavslinjer. Under detta år tillkom tre nybyggda ångfartyg, *Campania* och systrarna *Victoria* och *Hispania*, alla på runt 2 200 dwt. Systerfartyget *Victoria* var för övrigt också byggd i Hoboken och levererades tre månader innan *Hispania*.

Direkt efter leverans avgick *Hispania* med en last av briketter till Nizza. I början av januari 1913 kom hon till Göteborg för första gången.

Hispania klarade sig helskinnad genom första världskriget medan systern *Victoria* förläste i mars 1917 utanför Portugals kust efter att ha blivit torpederad av en tysk ubåt. *Campania* gick på grund i november 1919 vid Svartklubben i Södra Kvarnen och förläste.

Den 1 september 1939 bröt andra världskriget ut vilket omedelbart ledde till ett visst förändrat mönster i vår sjöfart. Statsmakterna vill dock att linjesjöfarten skulle fortgå någorlunda som tidigare av folkförsörjningsskäl. Enligt folkrätten skulle neutrala fartyg i princip gå fria från de krigförande såvida de inte var lastade med kontraband till motparten. De var dock tvungna att underkasta sig kontroll av resp. krigförande part antingen till sjöss eller i kontrollhamn och följa anvisade leder. Men de tyska sjöstridskrafterna var inte helt att lita på och det förekom från tysk sida både uppbringningar, konfiskeringar och sänkningar i strid mot folkrätten i deras jakt på kontraband.

I mitten av mars 1940 lämnade *Hispania* Göteborg för att ta sig till Medelhavet. Den 9 april 1940 invaderades Norge och Danmark och Skagerracksspärren slog till. I juni blev det Frankrikes tur att bli invaderad. Den 22 juni kapitulerade Frankrike och för svenska fartyg liggande i franska atlanthamnar såg läget dystert ut.

Hispania hade sedan den 6 juni legat utlossad i Blaye strax utanför Bordeaux efter att bl.a. ha besökt Casablanca. Den 25 juni blev hon kvarhållen av de tyska myndigheterna för utredning och den 4 november blev hon förklarad beslagtagen av tyskarna. Totalt blev fyra svenska fartyg beslagtagna i Bordeaux och ett i Nantes.

I januari 1943 återlämnades *Hispania* och rederiet bestämde sig för att ta hem henne till Sverige. Det blev en äventyrlig hemfärd. Man gick först till Rotterdam och lastade koks. Därefter vidare i tysk konvoj mot Kielkanalen. Strax innan Kielkanalen blev konvojen utsatt för angrepp av ett 30-tal engelska flygplan med bombfällning och beskjutning. *Hispania* klarade sig hyfsat med bara mindre blessyrer på midskeppsbyggnaden och inga personskador. Efter kontroll och "omplåstring" i Brunnsbüttel kunde hon till sist ta sig hem till Göteborg med sin kokslast.

Under sluttampen av kriget gjorde *Hispania* några lejddresor mellan Göteborg och Oslo med livsmedel och kläder för Röda Korsets räkning och vid krigslutet låg hon i Oslo på sin femte lejddresa.

Nu hoppar vi nästan tio år framåt i tiden.

Den 17 december 1954 lämnade *Hispania* Liverpool med en last av stycke gods, plåt, bomull och kemikalier mm destinerad till Varberg och Göteborg. Befälhavare var kapten Ivan Dahn. På grund av dåligt väder valde man att följa kusten hela vägen upp mot norra Skottland. Sent på eftermiddagen dagen därpå hade man kommit upp till Mullsundet (mellan ön Mull och fastlandet). I sundet var det besvärliga strömförhållanden samtidigt som regnblandad snötjocka försämrade sikten. *Hispania* saknade dessutom radar. Vid 19-tiden på kvällen gick man på grund ganska nära land i den norra delen av sundet. Man lyckades slå back i maskin och komma av grundet men fartyget hade blivit kraftigt skadat och vattnet forsade omedelbart in och släckte strax pannan.

Efter en timmes hårt jobb med pumparna bestämde man sig för att gå i livbåtarna. Men kapten Dahn ville inte lämna fartyget än. När besättningen på 21 man satt sig i säkerhet i de två livbåtarna och nu uppmanade kapten Dahn att följa svarade han endast: "*Nej, gå ni pojkar, jag skall följa med mitt fartyg*". Därefter krängde fartyget helt plötsligt åt babords sida och försvann snabbt i djupet med kapten Dahn stående på bryggan. Efter att förgäves ha rott omkring en stund och letat efter honom i mörkret gav man upp och tog sig så småningom fram till den lilla fiskebyn Tobermory på Mull.

I Tobermory blev besättningen inkvarterad på byns hotell. Redan dagen efter tog man sig vidare till staden Oban och därifrån till London varifrån man slutligen med Svenska Lloyds *Saga* anlände till Göteborg dagen innan julafton 1954.

Enligt wrecksite.eu (2007) ligger vraket på cirka 30 meters djup, intakt och i upprätt läge. Det lär vara ett populärt dykmål.

Efter detta tragiska slut dröjde det tio år innan Svenska Lloyd sjösatte en ny *Hispania*. Denna gång blev det naturligtvis ett motorfartyg. Till henne återkommer vi också lite längre fram.

Text: Bo Jershed