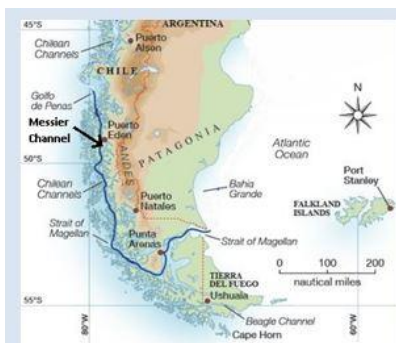


2021-10-22

M/S *Limas* grundstötning vid Magellans sund den 22 oktober 1921

Idag är det exakt 100 år sedan M/S *Limas* famösa grundstötning i Meisserkanalen på väg ned till Magellans sund ägde rum. Grundstötningen ledde till en infekterad konflikt mellan Johnsonrederiet och chilenska staten vilket i sin tur ledde till att Johnsonlinjen inte vågade trafikera Chile på 16 år på grund av risken att något fartyg skulle bli belagt med kvarstad i chilensk hamn. Vad hade hänt?

År 1914 hade Johnsonlinjen utökat sin linjeverksamhet mot Sydamerika genom att öppna trafik även till kontinentens västkusthamnar i Peru och Chile. Första fartyget att trafikera denna linje blev det nylevererade motorfartyget *Kronprinsessan Margaretha* som lämnade Göteborg i maj 1914. Hon tillhörde den pionjärserie på tio dieseldrivna motorfartyg som Johnsonlinjen beställt hos Burmeister & Wain. Först i serien blev *Suecia* som därmed 1912 också blev Sveriges första fartyg med dieseldrift. Några år senare, 1918, levererades motorfartyget *Lima* som nummer åtta i serien för att sättas in i samma trad som sina föregångare.



Ovan: Inomskärsled runt runt Sydamerikas sydspets

Till höger: M/S *Lima*
(Rickard Sahlstens samling)



Lima var på 6 514 dwt med en längd på 111,10 meter och en bredd på 15,60 meter. Djupgåendet vid full last var 7,50 meter. Maskineriet bestod av två B&W dieslar.

Den 18 oktober 1921 lämnade *Lima* den chilenska hamnen Talcahuano med en last av 3 000 ton chilesalpeter. Dessutom hade man en last av 400 ton styckegods till Punta Arenas och 2 000 ton styckegods till Buenos Aires.

Man valde att gå inomskärs ned mot Magellans sund och ta vägen genom Messierkanalen. Detta är ett sund mellan två öar och en bit ner på "kanalen" så smalnar den och är bara 180 meter bred med ett djup på 10,7 meter, dessutom fylld med undervattensskär. Här befann man sig den 22 oktober sent på kvällen. I det dåliga vädret med snöfall tog lotsen miste på två landmärken och fartyget fastnade på ett av skären. Redan efter några minuter hade man fått åtta graders slagsida och man upptäckte att ett av lastrummen var vattenfylld och att det läckte in vatten i ytterligare ett lastrum. Delar av lasten lämpades överbord i förhoppning att

komma av grundet. Men vädret blev sämre så man telegraferade till rederiets agent i Punta Arenas som genast skickade dit ett antal bärgningsfartyg. Fartyget strandsattes i en vik för att provisoriskt repareras och så småningom kunde hon ta sig till Punta Arenas dit hon anlände den 20 november för en mer omfattande reparation. Haveriutredningen fann att lotsen var direkt ansvarig för olyckan men att *Limas* kapten var "moraliskt" ansvarig, kanske för att det var han som valt just den rutten och för att han seglade i kanalen nattetid vilket av en del experter ansågs väl våghalsigt.

I linje med de internationella reglerna för gemensamt haveri fördelades kostnaderna för den dumpade lasten och bärgningen mellan de olika lastägarna eller, rättare sagt, deras försäkringsbolag. Ett av dessa bolag saknade dock återförsäkring och kunde inte betala ut sin del och protesterade då mot beslutet om gemensamt haveri och hävdade i den lokala domstolen att fartygets kapten och därmed rederiet var skyldig till det inträffade. Domstolen gick på försäkringsbolagets linje vilket ledde till att *Lima* belades med kvarstad av domstolen. Nu vädrade även de andra försäkringsbolagen morgonluft och lämnade in sina stämningsansökningar för att få tillbaka sina utlägg.

Domstolen begärde närmare fyrtio tusen pund i deposition för att släppa fartyget. Detta ledde till en kraftig reaktion från rederiet som både hävdade befälhavarens oskuld i det inträffade och pekade på "negligence clause" i konossementet (friskrivning av ansvar för skada orsakad av egna anställda) och följaktligen vägrade deponera denna summa. Affären fick stora proportioner i både chilensk och svensk press och det började kännas besvärande för chilenska regeringen som fick en högre instans i Valparaiso att häva domen och kvarstaden men domaren i Punta Arenas vägrade ändå att släppa fartyget. Den 17 maj 1922 lyckades dock *Lima* smita iväg från Punta Arenas tack vare att chilenska flottans lokala befälhavare fått order från högre ort att inte ingripa vid ett eventuellt flyktförsök.

Men på grund av det uppiskade tonläget och kanske även sårad chilensk stolthet ändrade sig domstolen i Valparaiso senare och ställde sig bakom domstolen i Punta Arenas. Detta innebar för Johnsonlinjens del att ett fartygsbesök i chilenska hamnar kunde innebära att fartyget ifråga utsattes för kvarstad för att säkra försäkringsbolagens fordringar. Johnsonlinjen beslöt då att upphöra med trafiken på Chile.

Först efter femton år lyckades chilenska och svenska diplomater, i samband med att den nya handels- och sjöfartstraktaten mellan Chile och Sverige framförhandlades, komma överens om att stryka ett streck över det som varit och Johnsonlinjen kunde nu återuppta trafiken på Chile.

Hösten 1937 gav sig Johnsonlinjens nylevererade motorfartyg *Chile* iväg till chilenska hamnar och därmed var trafiken åter i gång. Namngivningen av fartyget var också ett tecken på de förbättrade relationerna.

Till sist: Hur gick det då för *Lima*? Hon slutade sina dagar utanför Liberias kust den 13 september 1942 då hon torpederades av den tyska ubåten U-506. 27 man lyckades rädda sig i en livbåt men tre man omkom vid händelsen.

Text: Bo Jershed

Källor: Nathan Schacher i Axess 2021-06 samt samtida dagspress.