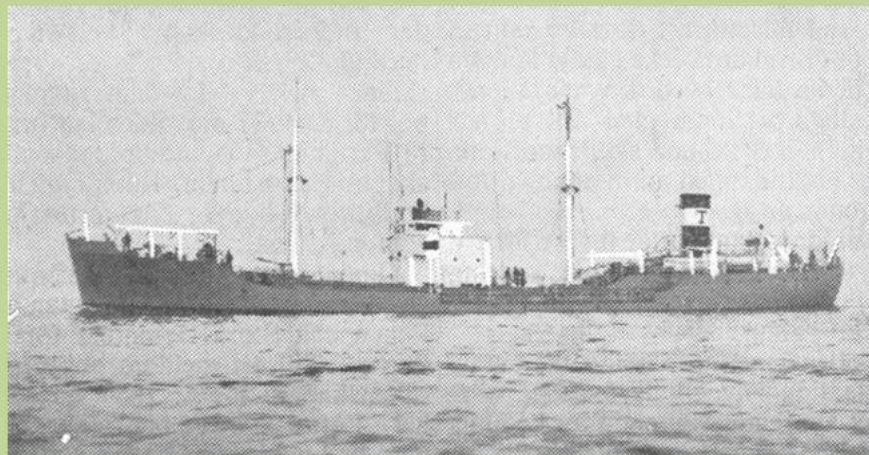


2022-01-28

När "lilleputt"-tankern *Rigel* bunkrade slagskeppet *Bismarck* inför hennes sista resa.

I slutet av 1930-talet bestämde sig dåvarande Trelleborgs Ångfartygs AB för att satsa på några mindre tankbåtar. Dessa kom i Trelleborgs lokalpress skämtsamt att kallas för "lilleputt"-tankers. Först ut blev *Bellatrix* på 550 ton dwt som vi berättat om här tidigare. Något senare kom de tre systrarna, *Rigel*, *Hamal* och *Algol*, på 1 220-1 230 ton dwt. Alla fyra med namn efter ljusstarka stjärnor vilket var Trelleborgs namnpolicy vid denna tiden för tankfartygen. De sistnämnd tre systrarna byggdes samtliga vid Deutsche Werft i Hamburg.

Rigel som vi ser överst på bilden sjösattes den 30 september 1936 och levererades till rederiet den 24 november samma år. Hon gick direkt in i en 12 månaders time charter för en brittisk befraktare och första turen gick mot Thames för intagande av en full last med kreosot. Sedan följde resor mellan brittiska, belgiska och franska hamnar med avstickare till Casablanca. När Skagerraksspärren slog till i april 1940 hamnade *Rigel* på insidan och så småningom blev det time charter för ett tyskt rederi som i sin tur engagerade fartyget för tyska Kriegsmarine. I denna tjänst ingick det bl.a. att bunkra tyska örlogsfartyg.



Bilderna "ljuger" lite när man skall jämföra storleken på fartygen så här kommer också de verkliga fysiska dimensionerna.

Rigel

Längd 63,5 meter
Bredd 9,8 meter
Djup 4,6 meter



Bismarck

Längd: 241,6 meter
Bredd: 36,0 meter
Djup: 9,3 meter

Sjökapten Carl Axel Dahl (1910-2008), sedermera hamnkapten i Trelleborg, var förstestyrman på *Rigel* då hon i maj 1941 var stationerad i Gotenhafen (tyskarnas namn på Gdynia) för att serva örlogsfartygen i området.

Den 18 mars hade Tyskland stolthet det nya väldiga slagskeppet *Bismarck* (nedersta bilden) anlänt till Gotenhafen från Kiel för att i Danziger Bukt trimma in besättning och utrustning inför sitt första krigsuppdrag ute på Nordatlanten. Det blev *Rigels* uppgift att förse henne med bunkers mellan övningarna.

Den 5 maj på morgonen kom Hitler i sitt specialbyggda tåg till Gotenhafen för att inspektera *Bismarck*. När Hitler anlände till hamnområdet möttes han av väldiga heil rop. Runt hamnen vajade tusentals hakkorsflaggor och vid ingången till det avspärrade hamnområdet stod hedersvakt och elittrupper från marinen i stram givakt. Ett par musikkårer bidrog till att öka stämningen i det militära skådespelet.

I hamnen mötte stabsfartyget *Hela* upp som sedan förde Hitler och hans följe till *Bismarck* som låg på redde. Kl 10.20 blåste landgångsvakten över på sin visselpipa när Hitler steg ombord. Fartygets musikkår spelade *Deutschland Über Alles* och *Horst Wessel Lied*. Hitler spenderade fyra timmar ombord.

Från *Rigel* som låg på den andra sidan av hamnbassängen kunde besättningen följa detta skådespel, som var upptakten till ett av de största dramer som utspelats till sjöss under andra världskriget.

Carl Axel Dahl berättar:

"Efter Hitlers besök fortsatte övningarna och underhållsarbetena någon vecka till. Man började också ta ombord ammunition samt pälsar och annan vinterutrustning som tydde på avgång till arktiska farvatten.

Den 17 maj infördes permissionsstopp för besättningen och på förmiddagen den 18 maj bogserades *Bismarck* ut på redde samtidigt som order gavs om fulla bunkers. Djupgåendet var så stort att full bunkring inte kunde ske vid kaj. Under kvällen och förnatten fick *Rigel* göra flera turer från oljehamnen ut till slagskeppet då *Rigel* inte lastade mer än 1 200 ton och *Bismarck* skulle ha 7 000 ton olja.

Exakt kl 01.30 natten till måndagen den 19 maj blev det plötsligt liv och rörelse ombord på *Bismarck*. Fria vakten purrades och de olika stationerna ombord bemannades, Chefsmaskinisten var tysk, men född i Sverige och talade svenska, gav order till *Rigel* att omedelbart avbryta bunkringen trots att enbart cirka 100 ton återstod att pumpa över. Så fort slangarna skruvats loss började *Bismarck* hiva ankaret och kl 01.45 slogs full fart i maskintelegraf. Det väldiga skrovet skakade för de tusentals hästkrafterna och *Rigel* krängde då propellervattnets sug nådde ytan. Med full fart styrde *Bismarck* ut i Danziger Bukt och en stund senare slukades hon upp av mörkret då alla ljus ombord var avskärmade."

Bismarck med "entourage" tog sig ut i Kattegatt genom Stora Bält men blev på sin färd upptäckt både av danska motståndsmän på Langeland, kustspaningsstationen på Onsalas

sydspets, svenska spaningsplan och av flygplanskryssaren *Gotland*. Informationen läcktes till England som satte igång en omfattande operation för att hitta och sänka *Bismarck*.

Första prioritet i *Bismarcks* uppdrag var att angripa konvojerna från Halifax till Storbritannien och att i görligaste mån undvika strid med andra örlogsfartyg. Handelsfartygen skulle sänkas men om möjligt skulle de i konvojerna ingående tankfartygen istället beslagtas och föras till tyskkontrollerad hamn. För detta ändamål hade man med sig prisbesättningar. Dessutom hade man med sig ett stort pressuppbåd som skulle dokumentera framgångarna att användas i propagandasyfte.

Den 24 maj stötte man på brittiska örlogsfartyg i Danmarkssundet (mellan Island och Grönland). Under en artilleriduell där sänkte *Bismarck* den brittiske slagkryssaren *HMS Hood* men blev själv så skadad att man beslöt att ta sig till Saint-Nazaire på franska atlantkusten för reparation. Nu intensifierades jakten på *Bismarck* och Churchill beordrade alla örlogsfartyg i området (väster om Irland) att delta. Till sist hittades hon på morgonen den 26 maj och träffades av två eller tre torpeder från angripande flygplan. En träffade rodret och gjorde henne manöverodugligt. Dagen därpå försökte två slagskepp och två kryssare att skjuta henne i sank och till sist sjönk hon kl 10.30 den 27 maj. Om det var på grund av träffar från brittiska fartygen eller om hon själv öppnade bottenventilerna är väl fortfarande oklart. Av de mer än 2 000 ombordvarande överlevde endast 115. Vraket ligger på 4 790 meters djup.

Tillbaka till Gotenhafen och Carl Axel Dahls berättelse:

”I Gotenhafen hörde vi ingenting om *Bismarcks* öden förrän lördagen den 24 maj. Hela lördagen vrålade högtalarna, som var uppmonterade överallt, ut glädjebudskapet att *Bismarck* hade sänkt slagkryssaren *Hood* i Nordatlanten. Glädjeyttringarna var närmast groteska bland de tyska soldaterna.

När finalen på dramat kungjordes skedde detta under betydligt stillsammare former och en dov stämning lägrade sig över Gotenhafen. Detta inte minst beroende på att så många av de tusentals män som befann sig ombord hade anhöriga som flyttat till Gotenhafen och att de ombordanställda under uppehållet i Gotenhafen hade skaffat sig många vänner.

Att *Bismarcks* era skulle bli så kortvarig tedde sig även för oss ganska egendomligt då vi under flera veckor genom våra specialpass haft möjligheter granska fartyget på nära håll. Vi hade rätt att gå och komma ombord när vi ville utom när Hitler gjorde sitt besök. Att *Bismarck* stod på toppen av vad ingenjörskonsten vid det tillfället kunde åstadkomma, därom råder inget tvivel och om fartyget fått operera fritt hade det säkert blivit ett svårt avbräck för den allierade sjöfarten.”

Det blev ett brutalt slut för *Bismarck* redan på hennes första uppdrag. Men hur gick det sedan för vår *Rigel*? Under 1943 sålde Malmros av de tankfartyg som varit utchartrade via bulvan till tyska Kriegsmarine till två nystartade rederier. Dessa rederier kontrollerades av den med ett mer rymligt samvete utrustade skeppsmäklaren John Larsson i Stockholm som även hade varit inblandad i den tidigare utchartringen. *Rigel* blev nu omdöpt till *Westbris* och fortsatte sin tjänst för Kriegsmarine.

Efter krigsslutet försökte John Larsson sälja sina tankfartyg till Sovjetunionen. Men den affären gick i stöpet. Troligen på grund av att John Larssons bolag fanns på briterernas svarta lista över svenska företag som gjort affärer med nazisterna.

Den 3 januari 1946 råkade *Westbris* ut för en våldsam explosion när hon låg vid Hammarbyverkens kaj. Explosion kunde härledas till restgaser som antänts av en tändsticka. Två dödades och fem skadades. *Westbris* sjönk men bärgades och sattes i fart igen. År 1949 såldes hon till August Leffler & Son som förlängde henne, bytte maskineri och döpte henne till *Otis*. Efter ett längre mellanspel med italienska ägare hamnade hon 1976 under cypriotisk flagg omdöpt till *Gata Petrol*.

Den 8 september 1976 grundstötte hon vid Jouneih i Libanon och sjönk. Därmed var en nästan exakt 40 årig karriär till sjöss över.

Text: Bo Jershed

Not:

Carl Axel Dahls berättelse återfinns i en artikel i *Arbetet* 1959-02-25. En del felaktiga tidsuppgifter har dock rättats och vissa tillägg har gjorts utifrån boken *Battleship Bismarck: Design and Operational History* (William H. Garzke, Robert O. Dulin, William Jurens, James Cameron)