

2022-01-15

S/S Hispania - Sveriges första fartyg med trippelångmaskin

Bilden nedan visar Svenska Lloyds första S/S *Hispania*. Hon levererades våren 1885 till rederiet från Tyne Iron Shipbuilding Co i Newcastle tillsammans med ett systerfartyg. Fartyget bär på lite svensk sjöfartshistoria och kan därför vara värt några extra rader.



S/S Hispania, okänd konstnär, 1893. Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Ångfartygs AB Svenska Lloyd hade bildats 1869 på initiativ av den legendariske konsul Adolph Meyer i Göteborg och kom att tillhöra pionjärerna bland svenska rederier att bedriva reguljär linjetrafik utanför Östersjön. Rederiets första fartyg s/s *Sverige* levererades våren 1869 och sattes direkt i trafik på Nordsjön men förläste redan vid jultiden samma år utanför norska kusten. Ett nytt fartyg med samma namn beställdes genast och levererades i mars 1871. För detta ändamål bildades "Förnyade Ångfartygs AB Svenska Lloyd".

Verksamheten växte successivt med fler fartyg. Under 1874 påbörjades linjetrafik på linjerna Göteborg–Hamburg, Göteborg–Bordeaux och Medelhavet–Östersjön. Vid bolagsstämman 1883 beslöts att beställa två nya ångare på vardera ca 1 200 dwt för leverans tidigt 1885. Ordern placerades hos Tyne Iron Shipbuilding Co vars offert låg cirka 35 % under vad svenska varv fordrade samtidigt som leveranstiderna var betydligt bättre.

I slutet av 1884 hade rederiet nio fartyg i sin flotta. Året som gått hade dock varit ett tuftt år för Svenska Lloyd och i den vid bolagsstämman året därpå framlagda årsberättelsen för 1884 skrev styrelsen med konsul Adolph Meyer i spetsen bland annat:

”För sjöfarten i allmänhet torde sistlidna år med fog kunna betecknas som ganska ogynnsamt. Föregående års hejdlösa ångbåtsbyggande i utlandet har överfyllt marknaden med tonnage hvadan tjogtals ångare utbjödos där endast en behöfvdes och frakterna nedjagades till det otroliga.

Svenska Lloyd har dessutom på sina regelbundna linjer haft att utkämpa en stark concurrence med andra mäktiga ångbåtsbolag. Väl är att nu denna täfvlan på det sättet bilagts att överenskommelse träffats att hålla gemensamma fraktrater men vi måste framgent dela med andra den trafik från Medelhafvet till Östersjön, som vi hittills ensam underhållit”

Skrivningen tyder på stark priskonkurrens och att ett tidigt embryo till linjekonferens på traden Medelhavet– Östersjön hade sett dagens ljus. Den första officiella linjekonferensen hade etablerats 1875 då ett antal brittiska rederier slöt avtal om fraktkostnader på rutterna mellan Storbritannien och dess kolonier. Konceptet spreds sedan vidare till andra trader som betjänades av linjefartyg. Svenska Lloyd hade bedrivit linjetrafik på Medelhavet sedan 1874 men fler aktörer hade gett sig in i traden med dålig lönsamhet som följd för samtliga.

I februari 1885 levererades det första fartyget i ovan beställning. Hon döptes till *Norge*. Två månader senare, i april 1885, levererades därefter *Hispania*. Prislappen för fartyget hamnade på 255 000 kr och hon blev Sveriges första fartyg med en trippelångmaskin. Systemen *Norge* fick nöja sig med en vanlig tvåfas compundmaskin enligt Woolfska systemet. Båda fartygen var bland de första i sitt slag som blev byggda enligt de reducerade dimensioner som nu hade accepterats av klassningssällskapen för fartyg byggda i stål.

Hispanias provtur genomfördes första veckan i april 1885. Hon var tillverkad i stål med två däck där det fasta däcket också var av stål och det övre däcket i furu. Hon byggdes till Bureau Veritas 1:a klass och dimensionsmässigt mätte hon utvändigt 216x30x22 fot.

Registertonmässigt mätte hon vid leverans 1 112 brutto och 797 netto. Dödvikten hamnade på 1 200 ton. På däck fanns tre dubbelverkande vinschar för lossning och lastning. I botten på fartyget låg en vattentank som rymde 100 kubikmeter (100 ton).

Maskineriet hade leverats av Wigham Rickardson & Co i Newcastle och vid provturen gav dess drygt 700 ihk en max fart på 13 knop. På första turen från Newcastle till Göteborg med full last blev medelfarten 10,5 knop. Det visade också sig att kolförbrukning gentemot systerfartyget låg 17 % lägre.

Hon skrevs in i svenska fartygsregistret under reg nr 754 och det blev sjökaptan Jean August Kinnman som fick förtroendet som befälhavare. Samme man hade tidigare varit befälhavare på den mer udda *Ansgarius*, missionsångskeppet, som vi berättat om här tidigare. Jungfruresan gick med trä till Alexandria.

De båda ångarnas marschfart vid full last kom att ligga på 11-12 knop och de blev därmed Sveriges dittills snabbaste lastfartyg. I och med leveransen av dessa två systerfartyg plus ytterligare ett under 1885 hade rederiet vid årets slut elva egna ångfartyg i drift. Dessa var huvudsakligen sysselsatta i linjetrafik på Hamburg, Bordeaux och Medelhavet. Även en del tramptrafik och kortare time charter förekom.

År 1899 hade rederiet fortfarande elva ångare i sin flotta men en del äldre ångare hade under åren ersatts med modernare fartyg. Det visade sig nu emellertid svårt att sysselsätta alla i linjetrafiken och två av fartygen sattes då på längre time charter. För *Hispanias* del blev det då en längre time charter på frukttraden Port Limon (Costa Rica) – USA, en trad som hon tidigare under hela 90-talet periodvis varit utchartrad till på kortare kontrakt.

År 1903 såldes hon i Mobile, Alabama till ett norskt rederi (A/S Hispania Andreas Arntzen, Tönsberg).

Nio år senare sjösatte Svenska Lloyd i Antwerpen en ny *s/s Hispania*. Till det fartyget och dess öden återkommer vi senare.

Vad hände sedan med den första *Hispania*? Efter ytterligare några ägarbyten hamnade hon 1922 som *Elvira* under spanskt flagg men redan den 19 december samma år förläste hon vid inloppet till Ribadesella i norra Spanien dit hon kommit i ballast från Bilbao.

Och hur gick det för systerfartyget? Hon bytte också ägare några gånger. I december 1916 blev hon uppbringad av den tyska ubåten U66 utanför Ryvingens fyr i södra Norge och sänkt. Alla i besättningen klarade sig.

Text: Bo Jershed