



Svenska sjömän i krig

En becksvalt, stormig januarinatt på Nordsjön 1942. Två ubåtstorpeder träffar m/s *Yngaren* med fruktansvärda explosioner som följd. På fyra minuter har fartyget gått till botten. Bara två av en besättning på 40 man lyckas ta sig upp på en flotte. För dessa två överlevande blir dagarna till veckor. Männen börjar bli svaga och plågas svårt av köldskador. Efter tre veckor har mat och vatten tagit slut. På gränsen till medvetlöshet siktar de den 30:e dagen efter torpederingen ett brittiskt flygplan.

AV KOMMENDÖR 1. GUSTAF VON HOFSTEN

Transatlantics m/s *Yngaren* var ett av de över trehundra svenskflaggade handelsfartyg som under andra världskriget gick förlorade med stora förluster i människoliv som följd. Fler än 1 400 män och kvinnor fick sätta livet till. Detta är förfärande siffror. För svenska förhållanden är antalet unikt, men ändå är detta närmast okänt för gemene man.

Fartygen i den svenska handelsflottan och deras besättningar spelade en stor och avgörande roll

för det svenska folkets möjlighet till försörjning under andra världskriget. Många lever i tron att alla svenska fartyg var neutrala, men så var det inte. En del var verkligen strikt neutrala, medan andra utgjorde ett viktigt stöd till de krigförande – de allierade såväl som axelmakterna. Dessutom gjorde många fartyg en stor humanitär insats genom att mitt under brinnande krig transportera livsmedel och medicin till svältande civila.

Genom det tyska anfallet på Danmark och

De ohyggliga fasor och umbäranden som det svenska sjöfolkets kvinnor och män utsattes för under andra världskriget är för de flesta i dag tämligen okända.



Norge den 9 april 1940 förändrades helt spelreglerna för den svenska handelssjöfarten. Skagerakspärren, den massiva tyska minspärren mellan Sydnorges spets och norra Jylland, medförde att handelsflottan delades i två i stort sett lika stora delar utanför och innanför spärren.

Utanför spärren

Klockan 15.15 siktade utkiken på backen två torpedbånar och skrek: "Torped om babord!" ... Fartyget hann inte gira förrän en torped träffade maskinrummet och omedelbart därefter träffade en andra mellan treans och fyrans luckor. Båda explosionerna blev mycket kraftiga. Maskindelar, däcksplåt, luckor och last kastades högt upp i luften. Den första träffen fick även de båda pannorna att explodera, något som medförde ytterligare skador. Alla livbåtarna och en av tre flottor förstördes. Sänkingsförloppet var mycket snabbt och fartyget sjönk på mellan 30 och 35 sekunder! Trots att alla ombord hade utrustats med livbälten och Mörners räddningsdräkt omkom 33 man, inklusive befälhavaren och lotsen.

Majoriteten av de fartyg som hamnade utanför spärren chartrades av de allierade och användes för deras krigföring. Trots att de alltjämt förde svensk flagg blev de därmed legitima mål för axelmakterna och förlusterna blev också svåra.

Många är de märkliga och dramatiska öden som drabbade de överlevande efter en sänkning. Att plockas upp av ett annat fartyg kunde innebära den slutliga räddningen, men så var inte fallet alla gånger. Det finns exempel på besättningsmän som räddades efter en torpedering både en, två och till och med tre gånger, då de räddande fartygen i sin tur torpederades. Andra, som överlevt en första torpedering, kunde senare, ombordmönstrade på nya fartyg, vara med om både en andra och en tredje förlisning. Det förekom också flera fall där de skeppsbrutna hade räddats och lyckligen förts

iland, bara för att under transporten tillbaka till hemlandet åter få uppleva att deras fartyg sänktes.

Några blev internerade av japanerna i Kina under många år, där de levde under svåra umbäranden och fick uppleva ond bråd död. Andra hamnade i sovjetisk fångenskap, kom i underrättelsetjänsternas klor och blev av allt att döma arkebuserade.

Mitt i storkriget

Den lilla svenska ångaren *Gun* uppbringades den 30 september 1939 av den tyska ubåten *U 3*. Befälhavaren på *Gun* och två besättningsmän hade beordrats ombord på *U 3* för att visa skeppspapieren. När de väl kommit ned i ubåtens inre dyker plötsligt en brittisk ubåt upp i närheten och *U 3* tvingas snabbdyka med de tre svenskarna ombord! Det måste ha varit en traumatisk upplevelse att helt plötsligt befinna sig i en fientlig ubåt djupt nere under havets yta.

Ombyttan roller fick de överlevande från *m/s Santos* uppleva i februari 1940. Efter att ha räddats av en brittisk jagare fick de genom ödets ironi från jagarens däck bevittna sänkningen av *U 63* – just den ubåt som ett dygn tidigare hade sänkt *m/s Santos*. Man kan undra vilka känslor som då rörde sig i de skeppsbrutnas sinnen. Var det hämnd eller glädje – eller kanske vemod och sorg över krigets vansinne?

Det var inte bara kylan som utgjorde ett hot mot de skeppsbrutna. Det finns flera exempel på att det i stället var solen och värmen som svårt plågade dem – många gånger in till döden. Man kan inte föreställa sig en mer fasansfull upplevelse än den som lättmatrosen från *s/s Stureborg* upplevde i juni 1942, efter att fartyget hade torpederats i Medelhavet. Han och nio av hans skeppskamrater tillbringade nästan tre veckor på en flotte, stekta och plågade av en obarmhärtigt lysande sol. Några bar pyjamas, andra var nästan helt utan kläder. Det begränsade förrådet av livsmedel och vatten tog snart slut.

Lastfartyget *Remmaren*. Hon ses här i en typisk neutralitetsmärkning som dessvärre inte alltid respekterades av de krigförande makterna. *Remmaren* var det första svenska lejdfartyg som togs ut till den så kallade Göteborgstrafiken. Tyvärr minsprängdes hon redan den 22 oktober 1942, med flera människoförluster som följd.



Lättmatrosen fick se hur den ene efter den andre av kamraterna gick in i döden. När till sist också kaptenen avled var han ensam levande kvar på flotten.

Lejdtrafiken

Genom förhandlingar med de krigförande lyckades den svenska regeringen åstadkomma avtal som medgav svenska fartyg att i begränsad omfattning passera genom Skagerrakspärren. Detta var en förutsättning för att kunna få hem för folkförsörjningen livsviktiga varor såsom drivmedel, livsmedel och råvaror. Inte heller lejdbåttrafiken skulle emellertid visa sig vara säker. Trots att fartygen var försedda med svenska flaggor, blå-gula band och SVERIGE målat på skroven förlorades hela tio lejd-fartyg under kriget.

Innanför spärren

m/s *Lima* sjönk på tjuugo minuter med aktern först. Livbåten stannade kvar på platsen med förhoppningen att hitta någon saknad efter det att det ljusnat. Man upptäcktes då av ubåten som anropade de överlevande och frågade på engelska: "Vilket fartyg var det vi torpederade?" Kapten Åhsberg svarade: "Motorskeppet *Lima* från Stockholm, men frågan kommer trettio minuter för sent!" Därefter frågade man från ubåten vart *Lima* var på väg. Kapten svarade: "Det är vår egen business!" Efter denna ordväxling försvann ubåten.

En viktig roll för den svenska sjöfarten innanför spärren var järnmalms- och koltransporterna till och från Tyskland. Många ser malmexporten till Tyskland som en ensidig hjälp för den tyska krigsinsatsen. Vad man då glömmer är att returlasterna till stor del utgjordes av kol som var helt nödvändig för Sveriges

energiförsörjning. Utan detta kol skulle de stränga krigsvintrarna ha inneburit än större påfrestningar för det svenska folket. För att få denna trafik att fungera tvingades sjömännen att slita hårt och förlusterna i såväl fartyg som människor steg i takt med att den tyska krigslyckan vände. De allierades ökade insatser mot sjöfarten utefter den nederländska och tyska Nordsjökusten under de sista krigsåren gjorde sjöfarten i dessa farvatten extremt farlig och den kallades bland sjömännen inte utan anledning för "Dödsfarten".

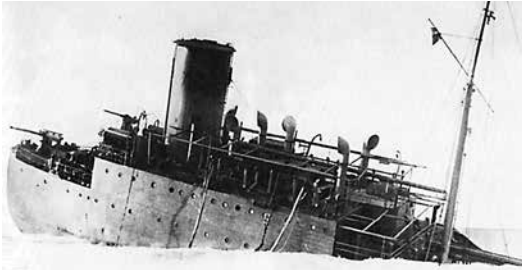
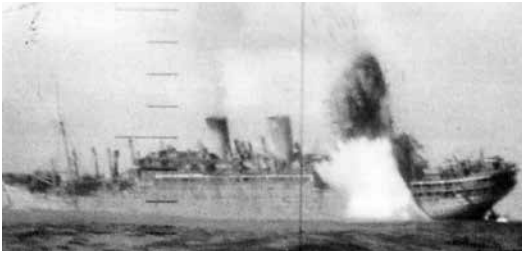
Familjetragedier

En annan yrkesgrupp som drabbades svårt var fiskarna. Ett tjugotal svenska fiskebåtar sänktes, de flesta genom minsprängningar. Förlusterna i människoliv var stora, men trots minfaran genomförde de sitt viktiga arbete. Fiskarna kom ofta från små kustsamhällen där havet var den enda arbetsplatsen och alla kände alla. Släktbanden var i allmänhet hårt knutna. Ofta ägdes en båt av flera familjemedlemmar som även arbetade på den. Det kunde vara far och söner, bröder eller svägrar. När en sådan båt gick förlorad var tragedin total. Kvar fanns bara änkorna och de faderlösa barnen på land. Vem skulle nu försörja familjen?

Röda kors- och diplomattrafiken

Den svenska handelsflottans stora humanitära insats under andra världskriget var diplomat- och Röda Korstrafiken, som mitt under brinnande krig bland annat levererade livsmedel och medicin till svältande civila och krigsfångar. Den mest omfattande hjälpen gick härvid till Grekland, som





En stor del av den svenska handelsflottan – fler än 300 fartyg – gick förlorad under andra världskriget, och fler än 1 000 svenska män och kvinnor dog.

försågs med stora mängder hjälpsändningar på svenska kölar. De kända passagerarfartygen m/s *Gripsholm* och t/s *Drottningholm* sattes in för att utväxla internerade diplomater, kvinnor och barn samt krigsinvalidier mellan de stridande parterna.

Vad drev dem?

Tankarna är många kring alla de faser och tragedier som sjöfolket drabbades av och som blir så levande i boken *Dödlig resa*. Det är nästan omöjligt att förstå vilka fysiska och psykiska påfrestningar människorna utsattes för. Säkerligen måste många av dem ha drabbats av livslånga trauman. Krishantering var ju inte uppfunnen på den tiden, så någon hjälp att bearbeta sina fasansfulla minnen vid hemkomsten fick de knappast.

Man kan då undra vad det var som drev dessa glömda hjältar att fortsätta i sitt yrke, trots att de både en och flera gånger hade varit med om sänkningar. Var det någon form av pliktökänsla eller yrkesstolthet – eller hade de helt enkelt inget val?

*Oberleutnant – sedermera Fregatkapitän och ett av de stora "äsen" – Erich Tapp med ubåten U 57 sänkte den 17 juli 1940 lastfartyget O.A. Brodin utanför Orkneyöarna. Hans andra svenska mål blev s/s Atos bara några dagar senare. Tapp återvände till nya Bundesmarine 1958 där han tjänstgjorde fram till 1969 med konteramirals grad och utmärkelsen *Große Bundesverdienst Kreuz*.*



Bokslut

Det är fascinerande att det nu – mer än sextio år efter krigsslutet – för första gången finns en fullödig redovisning av vad som egentligen hände med de svenska handelsfartygen och deras besättningar under krigshistoriens våldsammaste drabbning på världshaven.

Av de drygt 300 svenska fartyg som blev krigsförluster blev 96 torpederade, tolv sänkta med artilleri, 97 minsprängda, 33 sänkta av flyg medan de övriga 65 gick förlorade av andra orsaker. Av de 1 426 som omkom på svenskflaggade fartyg var 1 076 svenskar.

När man på detta sätt i kalla siffror klär de djupt gripande öden som drabbade det svenska sjöfolket, inser man att dessa män och kvinnors uppoffringar borde ha förtjänat såväl samtidens som eftervärldens tacksamhet i en helt annan omfattning än vad som har blivit fallet. De spelade alla en viktig roll i en glömd del av den svenska sjökrigshistorien. ♦



Ibland gick det fort, och ett fartyg kunde försvinna i djupet på bara några minuter. Hade man tur hann man i livbåtarna, och hade man riktig tur fanns andra fartyg i närheten. Alltför ofta fanns dock ingen hjälp att få. Månadens förmånsbok vänder på alla stenar. Hur tedde sig livet ombord i krigstider? Hur såg räddningsutrustningen ut vid en förlisning? Vad hände med svenska krigsseglare under utländsk flagg?