

Anförande på Krigsseglardagen i Göteborg den 3 september 2023

Det dröjde inte länge innan andra världskriget drabbade Sverige. Efter knappt fyra veckor, den 24 september 1939, sänktes s/s *Gertrud Bratt* vid norska Jomfruland av den tyska ubåten *U 4*. Ännu tillämpades hederskodexen att först låta besättningen gå i livbåtarna.

Fler svenska fartyg drabbades i rask följd, fortfarande utan dödsoffer. Men den 9 oktober sänktes s/s *Vistula* vid Shetlandsöarna. Även då fick besättningen nåden att gå i livbåtarna. Men vinden friskade i och vädret försämrades snabbt. Styrbords livbåt nådde aldrig land utan vattenfylldes och sjönk. Åtta svenskar och en ryss blev det neutrala Sveriges första krigsoffer. Det skulle bli många, många fler.

Den 9 april 1940 inleddes ockupationen av Norge och Danmark. Tyskarna skapade Skagerrakspärren, ett heltäckande minfält mellan Lindesnes och Hanstholm. Det fick mycket stora konsekvenser för Sverige. Vår handelsflotta delades i två hälfter; de huvudsakligen äldre ångfartyg som befann sig innanför och de huvudsakligen moderna maskindrivna fartyg som befann sig utanför spärren. Omkring 8.000 svenska sjömän fann sig utestängda från hemlandet. Många av dem kom att göra stor nytta i den allierade krigsinsatsen.

Sjöfarten var en livlina för vårt land. Utan den skulle det snart bli varubrist och svält. Nu hade en helt ny situation uppstått. Landet var inringat och hade hamnat i ett beroendeförhållande till Tyskland. Men livlinan kunde säkras tack vare djärva och skickliga förhandlingar i den högre diplomatiska skolan. Spindel i nätet var Transatlantics VD Gunnar Carlsson, som ledde förhandlingarna med de allierade om fri lejd för oceangående svenska fartyg. Motsvarande förhandlingar med Tyskland sköttes av Svenska Lloyd's VD. Sedan tog den delikata uppgiften vid att samordna de brittiska och tyska kraven på kontrollfunktioner, rutter och annat. Gunnar Carlsson tog risken att låta två av Transatlantics egna fartyg testa systemet.

Mot slutet av 1940 lämnade *Remmaren* Göteborg i ballast, samtidigt som *Gullmaren* dirigerades till New York för att ta full last till Göteborg. USA deltog då ännu inte i kriget. Den 30 december ankom fartyget till sin hemmahamn Göteborg. Därmed hade lejdtrafiken inletts. Livlinan hölls intakt kriget ut.

Ett med lejdtrafiken besläktat inslag var de humanitära insatserna i Röda Korsets tjänst. Grekland hade ockuperats av axelmakterna. Landet var försatt i kaos och grekerna svalt. Röda Korset tog kontakt med svenska rederier om att ställa fartyg till förfogande för matleveranser. Först ut var Transatlantics m/s *Hallaren*, som i mars 1941 levererade 5.000 ton vete som hade lastats i neutrala Portugal.

De deltagande svenska fartygen och deras besättningar räddade bokstavligen livet på hundratusentals greker men utsattes själva för mycket stora faror. Deras neutrala status och påmålade rödakors- och nationalitetsmarkeringar var ingen som helst trygghetsgaranti.

Sommaren 1942 gick s/s *Stureborg* mot Haifa för att lasta vete till Greklands svältande folk. Utanför Cypern torpederades hon av italienskt flyg och sjönk på mindre än en minut. Halva besättningen omkom omedelbart medan tio man lyckades ta sig upp på en räddningsflotte. På flotten fanns en mycket begränsad mängd färskvatten och proviant och inget som helst skydd mot Levantens brännande sol. En efter en dog sjömännen av brännskador, törst och hunger. När flotten äntligen nådde land efter 18 dygn var bara en av *Stureborgs* 20-mannabesättning kvar i livet.

Andra svenska rödakorsfartyg som krigsförliste var Broströms *Eros* och Sveabolagets *Embla* och *Fenja*. Där krävdes inga människoliv. Svenska Lloyds *Camelia* minsprängdes i Saloniki och fick svåra skador. På Chios blev Sveas *Wiril* fullständigt utbränd till följd av ett brittiskt flyganfall. Två ombord omkom.

Matleveranserna med svenska fartyg etsade sig fast i grekernas kollektiva minne. Men inte enbart i deras. I Nederländerna rådde också svår svält. *Zweeds wittebrood*, svenskt vetebröd, blev ett begrepp. I januari 1945 ankom s/s *Noreg* och s/s *Dagmar Bratt* till Delfzijl. Där lossades 3.700 ton livsmedel, framför allt mjöl i säckar men även margarin, salt sill och andra matvaror. En månad senare ankom Transatlantics *Hallaren*, lastad med drygt 4.000 ton livsmedel. Alla tre fartygen gjorde ytterligare en resa var med livsmedel i rummen.

Minnet lever i Nederländerna, inte minst bland söner, döttrar, barnbarn och barnbarnsbarn till alla dem som bokstavligen räddades till livet genom den

svenska hjälpinsatsen. Befrielsedagen den 4 maj uppmärksammas även som det svenska vetebrödets dag.

På samma sätt lever minnet av svenska s/s *Vega* på Kanalöarna, det enda brittiska territorium som Tyskland lyckades ockupera under kriget. Hon gjorde sex biståndsresor i Röda Korsets tjänst för att undsätta den svårt svältande befolkningen. 25 år efter krigsslutet hedrades det svenska fartyget med ett frimärke, utgivet av ön Jersey, där det även finns ett minnesmärke över fartyget. Ett flertal böcker har skrivits om hjälpinsatsen.

Många svenska sjömän seglade innanför spärren, med järnmalm till tyska och tyskbehärskade hamnar och kol och koks tillbaka igen. Till krigets bistra verklighet hörde även att svenska rederier tvingades ställa tankfartyg till förfogande för att fylla den nazityska krigsinsatsens bränslebehov. Det gällde dock ett litet fåtal av de svenska tankfartygen.

Redan under krigets inledande vecka blev m/t *Castor* det första svenska fartyg som räddade en krigsförlist besättning, i det fallet från ett torpederat brittiskt fartyg på Biscaya. Ett och ett halvt år senare skulle hon själv möta sitt öde. USA deltog ännu inte i kriget, och fartyget var godkänt av de krigförande för en lejeresa till Port Arthur, Texas, och tillbaka till Sverige. Den 12 mars 1941 avgick hon därifrån, fullastad med petroleumprodukter som det svenska försvaret var i skriande behov av. För säkerhets skull hade hon fått sina nationalitetsbeteckningar nymålade på fartygssidorna inför avgången.

Men på förmiddagen den 31 mars mötte m/t *Castor* tyska *U 46* mitt ute på Nordatlanten. Det räckte med en torped för att göra slut på *Castor*, som snart var ett brinnande inferno. 15 man dog. Av de övriga 21 hade flera svåra brännskador. De rodde i flera dygn och var nära att förfrysas innan de kunde bärgas av ett nyzeeländskt fartyg.

I november 1940 ingick Svenska Amerika-Mexico Liniens m/s *Stureholm* bland 37 lastfartyg i en ostgående allierad konvoj. De skyddades av den brittiska hjälpkryssaren *Jervis Bay*, som gjorde tappert motstånd när det tyska slagskeppet *Admiral Scheer* dök upp och gick till attack. Konvojen kunde därigenom skingras. Alla fartyg utom fem lyckades undkomma, samtidigt som *Jervis Bay* bombarderades sönder och samman. Till sist måste de som var kvar i livet överge fartyget. *Stureholm* bröt mot konvojinstruktionerna genom att stanna för att undsätta de skeppsbrutna.

Arbetet pågick natten igenom i hårt väder och grov sjö. Sammanlagt räddades 68 man från *Jervis Bay*.

Några veckor tidigare hade statsminister Per Albin Hansson hållit ett radiotal till nationen, där han starkt betonade sjöfartens roll för folkförsörjningen:

Det svenska folket har förvisso med varm känsla tänkt på vårt sjöfolk och dess vackra pliktuppfyllelse under de hårda och farofyllda förhållandena under det sistförflutna året. Det är mig en kär plikt, att uttala fosterlandets tack och beundran för sjöfolkets uppoffrande insatser under denna tid. För dem, som därvid låtit sina liv, böja vi våra huvuden i vördnad.

Snart omyndigförklarades sjömännen och förmenades rätten att fritt förfoga över sina egna inkomster. När de kom hem var det inga blommor, orkestrar och hyllningstal som väntade. Där stod länsman för att förpassa dem till militärtjänst i Karlskrona. Där stod kronofogden och inkrävde obetalda skatter. De skönstaxerades och fann sina krigsriskkonton tömda av myndigheterna.

Betecknande är det som väntade en luggsliten skara överlevande svenska sjömän från Svenska Ostasiatiska Kompaniets m/s *Ningpo*. När världskriget nådde Ostasien i december 1941 låg fartyget i Hongkong, dit hon hade bogserats efter att ha minsprängts på Singapores redd. Besättningen på 30 man hamnade i det japanskockuperade Shanghai, där de satt fast kriget ut. Sex av dem dog. När de övriga i början av januari 1946 äntligen kunde kliva iland i Malmö efter fem långa års påtvingad bortovaro välkomnades de av polisen. De låstes in och förvägrades att ta telefonkontakt med sina anhöriga.

Omkring 1.400 besättningsmedlemmar på svenska fartyg omkom under kriget. Till dem kan vi lägga till flera hundra svenska sjömän som omkom på allierade fartyg. En vanlig bedömning är att sammanlagt omkring 2.000 svenska sjömän omkom.

Mer än 200 svenska fartyg gick förlorade. Den enskilda svenska krigsförlisning som krävde flest människoliv inträffade då Gotlandsbolagets s/s *Hansa* torpederades av en sovjetisk ubåt. Tragedin ägde rum på morgonen den 24 november 1944, en och en halv timme före beräknad ankomst till Visby. Fartyget sjönk snabbt. 84 personer omkom. Endast två lyckades rädda sig upp på en livflotte, en styrman och en passagerare.

Sverige glömde snart sina krigsdeltagare, och det skulle dröja ett halvsekel innan nationen hedrade dem efter förtjänst. Däremot har många kustsamhällen egna minnesmärken över sina i sjökriget fallna söner och döttrar, och även sjömanskyrkor längs kusten har bidragit till att hålla minnet av dem vid liv. Dit hör minnesmärket på Mariebergskyrkogården här i Göteborg. Sjömanskyrkan hade sitt eget minnesmärke längs trappan upp till övervåningen, men jag vet inte om det finns kvar efter förändringarna i huset.

Utanför sjömännens egen krets var journalisten Terje Fredh i Lysekil länge en ensam ropande röst. Hans småskrifter om kriget till sjöss var droppar som bidrog till att urholka stenen. 20 år efter att hans första skrift kom ut 1975 började saker hända. Krigssjömännens sak uppmärksammades vid ett maritimt möte i Uddevalla hösten 1995. Mötet avslutades med att kransar från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Redareföreningen, sjömännens fackföreningar och andra maritima organisationer lades ned vid Sjöfartsmonumentet i stadens inre hamn.

Kommunikationsminister Ines Uusmann hörde av sig och beklagade att hon inte kunde närvara, samtidigt som hon uttryckte en önskan att få träffa företrädare för krigssjömännen. Det mötet ägde rum på Vasamuseet i Stockholm den 7 mars 1996, ett datum som samtidigt blev startskottet för processen att hedra dem alla. Det skulle ske på tre vägar. Ett upprop skulle göras för att få kontakt med så många kvarlevande krigsseglare som någonsin möjligt, oavsett om de hade seglat innanför eller utanför spärren, eller på lejdfarten. Alla skulle få en personlig minneshandling. Ett minnesmärke skulle resas över dem och alla deras redan avlidna sjöbröder.

Uppdraget gick till Sjöfartsverket, dåvarande Handelsflottans kultur- och fritidsråd (som numera motsvaras av verkets enhet Sjömansservice) och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. En arbetsgrupp med Sjöfartsverkets dåvarande generaldirektör, gamle sjömannen och sjöfolksbasen Anders Lindström vid rodret, trädde snabbt i funktion. Sjöfartens övriga organisationer ställde upp som en man. På 18 månader lyckades gruppen ro det i hamn som hade försummats i ett halvt sekel.

I arbetsgruppen agerade Terje Fredh och jag detektiver för att finna så många kvarlevande krigssjömän som någonsin möjligt. Det skedde med hjälp av gamla sjömansrullor och oräkneliga, tidsödande sökningar i mantalsskrivningsregistret SPAR. Dessutom var Johan Bagge på Sjömansregistret i Norrköping till ovärderlig hjälp, med ändlösa kontroller i det gamla, manuellt förda sjömansregistret.

Terjes och min uppgift var också att få fram den utlovade minneshandlingen i tid, boken *KRIGSSEGLARE* som hade Terje som huvudförfattare.

Totalt ledde uppropet och detektivarbetet till att kontakt kunde upprättas med 2.780 krigsseglare. Omkring 900 av dem samlades på Stenpiren i Göteborg den 6 september 1997, då ministern invigde konstnären Lars Kleens minnesmärke. Ceremonin följdes av en måltid på närbelägna Kajskjul 8, då också boken *KRIGSSEGLARE* med mottagarens namn på framsidan delades ut. Gripande scener utspelade sig. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus dåvarande kanslichef Lennart Sjöstedt tog spontant på sig rollen som ett slags kontaktförmedlare. Via lokalens högtalare anropades närvarande från olika fartyg. Skeppskamrater som hade flutit omkring i samma livbåt efter torpederingar kunde återförenas efter drygt ett halvt sekel.

Minnesmärket finns nu på Lilla Bommen, framför barken Viking.

För de gamla sjömännen var träffen och minneshandlingen en upprättelse, om än en senkommen sådan. En av dem var den svårt cancersjuka före detta eldaren Folke Persson, som bar på ett tungt minne. I krigets slutskede var han mönstrad på s/s *Drottningholm*, som var chartrad av Röda Korset för fångutväxlingstrafik. Vad som kallades ”inmot 500 turkiska medborgare” skulle medfölja fartyget till Istanbul för att utväxlas mot tyska diplomater. ”De var judar från pinolägren, inga turkar!”, hävdade Folke mycket bestämt.

Judarna behandlades väl ombord, men vid ankomst Istanbul förvägrades de att gå iland. I stället förpassades den svårt medtagna gruppen till en eländig tillvaro på öppna pråmar, som hade förtöjts längs *Drottningholms* sjösida. En morgon var pråmarna och deras mänskliga last borta. Sedan dess hade Folke plågats av ovissheten om judarnas öde.

Kontakt togs med Judiska Församlingen i Göteborg, som sände frågan vidare till Israel. Svar kom, som samtidigt var en bekräftelse på Folkes berättelse. Det hade verkligen rört sig om överlevande judar från koncentrationslägren Bergen-Belsen och Ravensbrück. Från Turkiet hade de lyckats ta sig till det då brittiskstyrda mandatområdet Palestina! När Folke fick veta detta fick han frid i själen. Strax därefter tog canceren ut sin rätt och han seglade in i den sista hamnen.

Torbjörn Dalnäs