

GUNNAR DAHMÉN:

Sverige och slaget om Atlanten

En betydande del av den svenska handelsflottan kom att under andra världskriget stå till de allierades förfogande. Den bidrog till Storbritanniens försörjning och svenska fartyg fanns också med i de stora konvojerna från Skottland till Murmansk med krigsmateriel för Sovjetunionen. Många fartyg sänktes och ungefär 1 000 svenska sjömän omkom med dem.

Denna svenska insats har glömts och nämns knappast i historieböcker. Men minnen från den tiden har i sista stund samlats in av redaktör Terje Fredh, som också publicerat dem, ett gott men föga uppmärksammat arbete.

Gunnar Dahmén är teol licentiat. Under kriget tjänstgjorde han som sjömanspräst i England.

Den tyska Engelbrektdivisionens transitering genom Sverige från Norge till Finland sommaren 1941, den tyska permittenttrafiken från Norge genom Sverige samt de tyska malmtransporterna på svenska vatten var avsteg från neutraliteten under andra världskriget, som vi är pinsamt medvetna om. Vi försvarar oss med att vi var så illa tvungna och menar att vi genom dessa eftergifter kunde hålla oss utanför kriget. Därmed gagnade vi den allierade saken. Vad beträffar Finlandshjälpen, var deras sak också vår och en skyldighet.

Ett helt annat avsteg från neutraliteten, som kommit i skymundan, är den svenska handelsflottans del i den allierade krigsansträngningen. Begreppet lejdtrafik är ännu levande. Men den var om icke riskfri så dock som namnet anger en trafik med lejd från de krigförande parterna och mellan Sverige och andra neutrala länder och icke en trafik för ett krigförande land. I jämförelse med Finlandshjälpen, som kostade stora materiella uppoffringar men få människoliv, var handelsflottans krigstjänst för de allierade en ekonomiskt lysande affär men den kostade drygt över tusen sjömäns liv. I ett handelsavtal med England efter krigets utbrott hade Sverige försäkrat sig om betalning i guldvaluta för det befraktade tonnaget, vilket vid krigets slut gav ett överskott på 52 miljoner pund. Guld klausulen, skriver Erik Boheman ("På vakt") "lade grunden till vår goda valutaställning vid krigets slut". Vi hade förlorat en flotta men fick råd att bygga en ny.

Krigshandelsavtalet med England, som upprättades redan under krigets första skede efter förhandlingar i London genom en svensk handelsdelegation, inne-

bar att "det svenska tonnage, som ej erfordras för Sveriges handel med England eller dess införsel över haven chartras till engelsmännen" (Wilhelm M Carlgren i "Svensk utrikespolitik 1939-1945"). Gunnar Hägglöf, som tillhörde den svenska handel delegationen, skriver i "Svensk krigshandelspolitik under andra världskriget", att briterna icke minst under marinministern Winston Churchills ledning var "intensivt intresserade av att snabbt kunna kontraktera så mycket svenskt tonnage som möjligt". De direkta förhandlingarna på regeringens och delegationens uppdrag sköttes av Gunnar Carlsson, ordförande i Sveriges Redareförening och med erfarenhet från första världskrigets förhandlingar. I hans instruktioner ingick att avböja eventuell begäran om förhyrning "en bloc". Sveriges egna behov måste prioriteras och detta krav ingick i avtalet. Svenskarna hade all anledning vara belättna.

Efter den 9 april

Så kom den 9 april 1940, då Tyskland genom ockupationen av Danmark och Norge upprättade Skagerackspärren. Ungefär hälften av den svenska handelsflottan, omkring 200 fartyg och 5 000 man besättning, befann sig då utanför spärren. Frågan var nu vad som kunde ske. Om fartygen velat söka sig hem hade Tyskland naturligtvis inte haft något att invända, tvärtom. Frågan är om England skulle lagt hinder i vägen av fruktan för att tonnaget skulle komma i tyska händer, antingen genom att belägga fartygen med kvarstad eller genom att utan vidare lägga beslag på dem som USA gjorde med Svenska Amerika Linjens fartyg. I verket "Schwedische

und schweizerische Neutralität im zweiten Weltkrieg" skriver lektorn i ekonomisk historia vid Göteborgs Universitet Martin Fritz, att det svenska tonnaget "mehr oder weniger zwangsweise" nu blev befraktat för engelsk och amerikansk räkning.

Det eventuella tvånget, utöver det tvång som hela situationen innebar, kan knappast ha mött något motstånd, så fördelaktigt som avtalet förnyades. Varken besättningarna eller deras organisationer tycks ha haft några invändningar utan accepterat den nya situationen. Varken då eller i fortsättningen lade de brittiska myndigheterna några hinder i vägen för dem som ville mönstra av men gav heller icke tillstånd till arbete i land. Återstod således endast möjligheten att ta ny hyra eller eventuellt mönstra av i USA, där emellertid vem som helst oavsett nationalitet kunde räkna med att bli inkallad. Hemresemöjligheterna var praktiskt taget borta. Protesterade inte tyskarna? Gennemot allierade protester mot svenska eftergifter för Tyskland bör väl svenska regeringen kunnat framhålla handelsflottans insats. Svenska fartyg befraktades icke bara för atlanttrafiken utan också för transporter — även med krigsmateriel — mellan Amerika och Australien.

Svenska fartyg bidrog alltså till att försörja England med krigsförnödenheter och under samma villkor som gällde fartyg från krigförande länder eller rättare sagt under sämre villkor om svenska regeringen fått råda. Generalkonsulatet i London hade fått order se till att svenska fartyg icke hade någon bestyckning och man ville icke ens tillåta att styrhytten blev armerad. Vad gäller kustfarten blev i varje fall förbudet icke respekterat.

Slaget om Atlanten

Flertalet fartyg sattes in i atlantkonvojerna. Den tyska u-båtstaktiken, ledd av storamiral Dönitz, anföll med stora vargflockar med förödande resultat. En av dessa många konvojer och i vilken tre svenska fartyg ingick, har dag från dag, timma efter timma, skildrats i "Night of the U-boats" (Paul Lund och Harry Ludlam). Två av de svenska fartygen sänktes men det tredje, som var snabbgående bröt sig ur konvojen och klarade sig. Denna taktik var dock långt ifrån säker, Transatlantics Valaren gjorde försöket men försvann med man och allt. Först efter kriget har tyska arkiv kunna upplysa om att den torpederats.

Churchill skriver om förlusterna till sjöss, som han ansåg större än hotet från luften, att hans tankar dag och natt gnagdes av oro. Slaget om Atlanten, som man brukat räkna från den 9 april 1940 var ännu vintern 1943 ett dödligt hot, då det i maj tog en vändning tack vare ny teknik gentemot u-båtar och genom att de från amerikanska varv nya fartygen i tonnage översteg vad man förlorade. I maj 1943 tvingades Dönitz ge upp, även om enstaka anfall fortsatte. Av de 40 000 ubåtsmän han sänt ut överlevde endast 10 000. Men det var icke långt ifrån att han kunnat strypa England. Att så icke skedde berodde till stor del på Hitler, som alltför sent beviljade Dönitz de resurser han önskade. Enbart i slaget om Atlanten sänktes 76 svenska fartyg, varvid 634 man omkom.

En minnesskrift "Svenskt sjöfolk i krig och fred", som utkom några år efter krigsslutet, lämnar uppgifter om sänkta fartyg, namn på omkomna och omständigheter kring krigstrafiken. En etta på försättsbladet antyder en fortsättning som dock al-

drig kom. År 1963 utkom i serien Statens offentliga utredningar "Svenska handelsflottans förluster under andra världskriget" med utförlig statistik. Utanför västspärren krigshavererade 94 fartyg representerande 332 568 tusen bruttoton. Totala siffran för förluster i människoliv utanför spärren och däri inräknat de svenskar, som omkom med utländska fartyg, är omkring 1 500.

Ett samlarbete

En omfattande dokumentation kring den svenska handelsflottans insats under andra världskriget har under senare år gjorts av Terje Fredh, redaktör vid tidningen Bohuslänningen. Resultatet av otaliga intervjuer och arkivstudier hemma och utomlands föreligger i en rad på eget förlag utgivna skrifter med titlar som "Utanför spärren" (4 delar), "Neutralitetens pris" m fl. De berör en viktig historia som gått Sverige förbi — för att citera ett förord. "Svenska bibliotek gapar tomma och läroböckerna i skolan har glömt bort den svenska krigssjöfarten". I hans skrifter är sidorna fyllda till trängsel av namn, data och sifferuppgifter med lapidariska erinringar om strapatser och umbäranden under krigsåret, då kollisioner i mörker och dimma, torpederingar, minsprängningar, luftangrepp hörde till det dagliga livet år efter år.

En alldeles särskilt uppmärksammas bragd var den för vilken kapten och besättning på m/s Stureholm svarade för. Fartyget ingick i en konvoj på väg till Murmansk, då den angreps av slagskeppet Admiral Scheer. I syfte att ge konvojen möjlighet att skingra sig tog den brittiska hjälpkryssaren Jervis Bay upp striden,

som inte kunde sluta med annat än dess undergång. Det svenska fartyget stannade kvar i konvojen vid kryssarens sida och lyckades bärga 69 man med vilka den sedan lyckades nå hamn. Nästa resa blev Stureholms sista — i november 1940. Jervis Bay konvojen finns omnämnd i de flesta sjöhistoriska verk, och är även skildrad av Churchill.

I raden av sänkta fartyg och omkomna besättningar kan man finna också uppgifter om helt ofattbara räddningar. I februari 1942 bärgade en skotsk trälare en dansk och en svensk på en flotte som drevit på Nordatlanten i 28 dygn, de enda överlevande från m/s Yngaren. En specialbyggd flotte med visst skydd och proviant, ett verk av kapten och timmerman blev deras räddning. Ännu längre tid på ett flotte fick den svensk vara med om, som tillsammans med några andra skeppsbrutna från ett norskt fartyg drev omkring på Sydatlanten livnärande sig på köttet av sköldpaddor. Svensken, som tills för några år sedan levde som pensionär i Västergötland, har lämnat Fredh en skriftlig redogörelse för livet på flotten, som för övrigt blev föremål för en medicinsk avhandling.

Vad var insatsen värd?

Sett i förhållande till det totala tonnaget förluster kan man naturligtvis säga att det svenska bidraget ser mindre imponerande ut. Men det gjordes vid en tidpunkt då varje fartyg, varje ton, var viktig. Vad varje fartyg betydde kan man få ett begrepp om, när man ser vilka ansträngningar som gjordes för att från Sverige få ut de skvarstadsbåtarna, några beställda, färdiga

men icke levererade fartyg som låg kvar i Bohuslän.

Den politiska aspekten av svenska handelsflottans engagemang på de allierades sida är åtminstone på svensk sida knappast berörd. I den engelska "War and the neutrals", utgiven av Royal Institute of International affairs säges det emellertid direkt att "the blockade imposed by Germany in 1940 which cut off Sweden from approximately half part of her overseas shipping, had however a result favourable to the Allies in that Sweden leased this part of her merchant fleet to them, an action which constituted an unneutral act in favour of the Allies". I svenska arbeten finner man inte liknande direkta besked varken i krigsvetenskaplig litteratur eller i memoarer. Man kan därför inte förvänta sig att mer summariska översikter skall ägna förhållandet något intresse. Uppslagsverket Bra Böcker upplyser i artikeln om svensk neutralitet att Finlandshjälpen var oförenlig med svensk neutralitet och att Tyskland framtvungade avsteg därifrån, men det säges intet om handelsflottans frivilliga avsteg. I en svensk historisk översikt konstateras att kontakten avklipptes med ungefär hälften av den svenska handelsflottan, men ingenting säges om vad som hände med den. Ett engelskt verk "Slaget om Atlanten" (sv övers 1983) säger att Storbritannien till följd av ockupationen av Danmark och Norge kunde disponera dessa länders tonnage och tillika det holländska och polska, vilket "innebar ett stort plus för britterna". Ingenting säges om det svenska tonnaget.

När kriget var slut kunde de återstående fartygen återvända hem, men så sent som i mars 1945 hade s/s Magne torpederats vid Skottlands kust. Fartygen hade

tjänat ut men också tjänat in till en ny flotta. De sjömän, som överlevt — och flera av dem hade varit med om mer än en förlisning och några varit i japansk internering — blev vid hemkomsten inkallade till den värnplikt, till vilken de inte kunnat inställa sig därför att de under flera år varit i aktiv krigstjänst. Den krigsrisk ersättning som hållits inne i hemlandet, fann de där också beskattad. Till minnet av de omkomna

restes ett monument. Där står att de offrat sina liv för landets försörjning. Det är sant, men de hade också bidragit till Englands försörjning under den mest hotade tiden: en frivillig tjänst till frihetens försvar.

”Stormens gråterskor” skrev Harry Martinsson, ”skriar omkring epitafiet för tusen sjömansgravar.”

Ge Svensk Tidskrift som julklapp!

Presentkort rekvireras genom att

prenumerationsavgiften, kr 195:—, insättes på

Svensk Tidskrifts postgirokonto nummer 7 27 44-6

**Ange på girokupongen namn och adress både på er själv
och mottagaren**