

Med järnmalm från Gävle till Bremen mitt under andra världskriget.

Underlaget till denna berättelse kommer från farfars ingivna sjöförklaring till Göteborgs Rådhusrätt den 13:e oktober 1941 samt boken *Krigsmalmens offer* av Lennart Lundberg.

Björn Hacklou



Alfred Wilhelm Hacklou

Har man varit på sjön större delen av sitt liv efter avslutad skolgång finns det mycket att berätta, vilket också min farfar gjorde för den som ville lyssna.

Vem var då farfar? Jo farfar var yngst i en barnkull på fyra

stycken. Farfar hade tre äldre systrar: Hildur, Elin och Agnes. Farfar hette Alfred Wilhelm Hacklou. Själv kallades han för "skrabekägä" vilket analogt med en kaka gjord av det man skrapar ihop av resterna i degtråget betyder sista barnet i en stor kull. Barnens föräldrar hette Olof Alfred och Anna Elisabet Johansson även kallade Kanaan och Kanaanita. Dessa bodde i ett hus på Norra Hamngatan i Fjällbacka där delar av nuvarande Stora hotellet ligger. Kanaan hade varit skeppare/kapten på ett flertal segelfartyg och hade nu en butik där som han införskaffat från det Gerleska dödsboets fordringsägare på 1890-talet samtidigt som han var kassör i Kville Sparbank. Båda sysslorna hade han fram till sin död.

Farfar var vid den här tiden befälhavare på Uddeholmsbolagets fartyg S/S Storfors* med registreringsnummer 7046. Besättningen bestod av 5 befäl och manskapet av 10 sjömän. Det han berättar om utspelade sig mitt under brinnande krig 1941 med allt vad det innebar av riskabla frakter av bland annat järnmalm.

Vintern 1940/41 var mycket sträng. Malmtrafiken från Luleå avbröts redan i slutet av oktober. De svenska isbrytarna klarade inte av att assistera malmfartygen på grund av den snabba isbildningen. Till och med trafiken i Kielkanalen var tidvis stängd orsakad av den extrema kylan. Även de engelska bombningarna av kanalen bidrog till svårigheterna. Tyskland hade på sommaren 1941 genomfört operation "Barbarossa", vilket var det tyska täcknamnet för anfallet på Sovjetunionen.

Ett 20-tal svenska fartyg skadades mer eller mindre svårt genom de brittiska attackerna längs malmtraden 1941. Under året skeppades närmare 50 % av all järnmalm till Tyskland på svenska kölar.

Fartyget hade i Gävle lastat 1181 ton järnmalm för att gå till Bremen. Fartyget lämnade Gävle hamn den 30 september 1941 med beräknad ankomst Bremen den 6 oktober. Lasten skulle sedan vidare från Bremen till de stora stålverken i Ruhr-området, bland andra Krupp. Returlasten skulle bestå av kol och koks.

Resan från Gävle via Kiel och Kielkanalen gick helt enligt de sedvanliga rutinerna. Lördagen den 4 oktober ankom fartyget, med lots ombord, till staden Brunsbüttel vid kanalens södra ände, där den mynnar ut i floden Elbe. Klockan 17:40 hade de ankrat upp med styrbords ankare vid boj nummer 17. Tidigt



nästa morgon, som var en söndag, lättade de ankar och fortsatte sin resa mot Bremen. Klockan 07:20 var de tvungna att stanna upp vid Cuxhafen för att ta ombord en marinsoldat vid namn Thier, som skulle följa med på återstående delen av resan till Bremen. Vid avgången från Cuxhafen rädde ebb och klar sikt, men kort innan de passerade fyr-skeppet** Elbe 1 möttes fartyget av tjocka. Farfar berättade att man knappt såg handen framför sig. Man saktade ned, vilket betyder att vid tjocka skall fartyget kunna stanna inom synfältet, och signaler gavs med ångvisslan. Klockan 07:46 stannade man upp och styrbords ankare fälldes vid boj K på floden Elbe strax utanför Cuxhafen. Rodret lades hårt styrbord så att S/S Storfors kunde gira upp mot strömmen. Enligt gällande regler hissades ankarbollen och man började avge signaler med skeppsklockan, som var upphängd för om masten, två gånger per minut. Farfar berättar vidare att det på bryggan befann sig 5 personer. Förutom han själv var det lotsen, 2:e styrman, rorsmannen och marinsoldaten.

Klockan 07:58 kunde de höra en signal från ett fartyg som närmade sig. Man höjde då antalet ljudsignaler från skeppsklockan från 2 per minut till "oavbrutna" klämtningar. Strax därefter blev fartyget som närmade sig synligt "tätt förut till styrbord" med stäven i motsatt kurs. En lång sig-

nal hördes och omedelbart därefter tre korta. Därefter girade fartyget styrbord hän och en kollision var oundviklig. För att i någon mån lindra kollisionen beordrades omedelbart full back i maskin samtidigt som kättingen stacks ut. Klockan 07:59 kolliderade fartyget som hette ”Juliane” från Fanö i Danmark med sin babords bog mot förstäven på S/S Storfors. Stora skador uppkom på de båda fartygen. På S/S Storfors trycktes förstäven in, däck- och bogplåtar bucklades och stävskenan bräcktes. På grund av kollisionen och S/S Storfors besättnings snabba initiativ till undanmanöver blev påfrestningen på kättingen så stor att den brast och man förlorade styrbordsankaret och cirka 100 famnar kätting. Efter kollisionen fällde man omedelbart babords ankare. Vid kontroll av förpik, rännsten och 1:ans tank konstaterades att fartyget var intakt och tätt.

Direkt efter kollisionen försvann Juliane i tjockan men farfar hörde hur hon ankrade upp i närheten av S/S storfors. Han såg emellertid inte hur skadad hon var eller om hon behövde assistans. Klockan 09:30 klarnade det upp, och efter att Juliane lättat ankar, hissade S/S Storfors upp sitt ankare, för vidare färd till Bremen.

Farfar berättade vidare att han var fullständigt säker på att S/S Storfors skulle gått till botten med sin last av järnmalm om Juliane hade träffat S/S Storfors något mer akter om förskeppet/bogen än hon gjorde.

Under 1941 gick 18 svenska fartyg till botten på grund av minsprängningar, torpederingar och bombningar. Totalt omkom vid dessa anfall 28 sjömän och en dansk lots. Flest omkomna befann sig ombord på S/S Sigrid, den 1 november 1941 när hon minsprängdes i Kielbukten. Hon gick till botten på mindre än 30 sekunder, och 11 man omkom.

* Fartyget S/S Storfors med registreringsnummer 7046 hette ursprungligen S/S Sten Sture och var byggt av stål 1923. Hon var på totalt 1350 dödviktston; 921 bruttoregister-ton. Hon ersatte ett annat av Uddeholmsbolagets fartyg med samma namn men registreringsnummer 2457. som under en kapten Storms befäl, gick under, då hon en natt, med släckta lanternor och endast en svagt blått lysande akterlanterna, i konvojsegling på väg från England till Sverige rammades av en engelsk jagare. Denna S/S Storfors gick

som nr 15 av 23 fartyg i konvojen. Enligt order stannade inget annat fartyg upp för att bistå henne, utan fartyg som kom efter henne i konvojen girade bara förbi. Alla på fartyget överlevde efter att ha räddats av den engelska flottan, dock ej av den rammande jagaren. Efter utrangeringen av S/S Storfors införskaffade Uddeholmsbolaget ytterligare ett fartyg som döptes till S/S Storfors. Alla bolagets fartyg var byggda så att de utan besvär kunde passera Göta kanal. Allt eftersom kanalen byggdes ut blev också fartygen större.

**I sjöförklaringen står det ” men kort före passerandet av Elbe fsk, No 4 möttes”..... Något fyrskepp med namnet Elbe 4 har, vad jag kunnat utröna, ej funnits. Däremot har det funnits ett fyrskepp med namnet Elbe1. Hon låg, vid den här tiden, för ankar vid Elbeflodens mynning utanför Cuxhafen nära ön Helgoland. Här passerar alla fartyg som skall ut från, eller in i, Kielkanalen, till Cuxhafen eller Hamburg. Så eventuellt kan det vara ett skriv eller hörfel.

* * *

Dödsfarten

Föregående berättelse är ett exempel på den fartygstrafik med järnmalm, som pågick från svenska ostkusthamnar till hamnar i norra Tyskland och tyska och nederländska nordsjökusten under andra världskriget fram till hösten 1944. Denna trafik kallades ”dödsfarten”.

Efter att Norge och Danmark ockuperats lade tyskarna ut den så kallade Skagerrakspärren, en minspärr mellan Norges sydkust och Jyllands nordvästspets. Svenska handelsflottan klövs i två delar, båtar ”innanför spärren” som kunde nå svenska hamnar och båtar ”utanför spärren” som var avskurna från Sverige.

I slutet av maj 1940 godkände britererna att begränsad svensk fartygstrafik kunde ske genom Kielkanalen och denna kortare väg mellan Östersjön och Nordsjön användes av de svenska malmbåtarna på resor till Hamburg, Bremen, Emden och även Rotterdam i Nederländerna, varifrån malmen billigt kunde transporteras på Rhen till det högindustrialiserade Ruhrområdet.

Hotande faror för malmskeppen var brittiska mineringar utanför båda ändar av Kielkanalen, brittiska bombplan och motortorpedbåtar och, i Östersjön, ryska u-båtar.

Uppgifterna om dödsfarten är hämtade från Wikipedia.