Singös utsatta läge
Tyska trupper och vapen transporteras tätt intill Singö
Spioner och signalspaning

Tyst om tyska fartyg genom svenska vatten

Publicerad: 30 juni 2009, 09.54. Senast ändrad: 18 augusti 2009, 09.41

NEUTRALITE TSBROTT. De flesta känner till den tyska trupptrafiken med tåg genom Sverige under andra världskriget. Men få har hört talas om den långvariga tyska - militära trafiken genom svenska vatten. De tyska "spökskeppen" är ett glömt kapitel i Sveriges historia.

Han sänker rösten när jag frågar vad han vet om de tyska fartygen under kriget.

–Nja, mumlar han, det där var så länge sen.

–Men du var ju med, du såg ju.

–Åren går, man glömmer.

Så där har det låtit, gång efter gång, när jag frågat gammalt folk vad de minns av de tyska fartygen som gick genom våra skärgårdar under andra världskriget, lastade med vapen och trupper. Och det är inte malmtrafiken vi har pratat om, den kände alla till. Det här är något helt annat.

En svensk tiger, och de lovade ju tiga för snart 70 år sen. Man bryter inte ett löfte, och det är hedervärt. Fast en och annan har berättat ändå. Flera av mina uppgiftslämnare är döda nu, de som lever är runt 90 år. Det är hög tid att fråga och få svar.

Varenda skolelev känner väl till den tyska trupptrafiken med tåg genom Sverige under andra världskriget, och varje historiebok berättar om division Engelbrecht. Men sam tidigt pågick en långvarig tysk militär trafik genom svenska vatten, och den är ännu ganska okänd för den historieintresserade allmänheten. Något har skrivits, det har forskats, men kunskapen har inte fått spridning, den hukar i universitetens arkiv eller i akademiska uppsatser. Siffror, årtal och övriga grundfakta finns i en lång uppsats av historieprofessorn Alf W Johansson i forsk ningsrapporten "Stormaktstryck och småstatspolitik" (1986). Antologin är sedan länge slutsåld men finns på ett begränsat antal svenska bibliotek. Johanssons uppsats, med utförlig notapparat, är så vitt jag vet den enda i dag för allmänheten tillgängliga större faktastudien av krigets tyska militära sjötrafik.

Jag hörde talas om de tyska spökskeppen när jag var barn. Min far seglade och hade vänner i Stockholms skärgård, de viskade om de där hemliga fartygen som gick med trupper till kriget i Finland. Som vuxen hörde jag samma historier, nu var det äldre beredskapsmän som berättade, ibland motvilligt. Och jag började anteckna det jag hörde.

Sjötransporterna kom till som en kompromiss. Tyskland hade ju redan hotat sig till tågtransporter 1940. Så följde division Engelbrecht sommaren 1941, närmare 15 000 tyska soldater med tung utrustning åkte tåg genom Sverige till Finland, en genväg till fronten i kriget mot Sovjet. Detta har ofta beskrivits som vårt största avsteg från neutraliteten.

Tyskland krävde tågresa för ännu en division. Sverige nekade, men erbjöd genomfart med fartyg över svenska vatten och med eskort av svenska örlogsfartyg. Eskorteringen av tyska transportfartyg började i juli 1941. Den andra krigsutrustade divisionen for sjövägen genom Sverige på tio tyska fartyg sensommaren samma år. Det här var under inledningen av den tyska offensiven österut, förstärkningarna som snabbt forslades till fronten genom Sverige betydde mycket för den tyska krigsmakten. Men genomfarten var planerad sedan länge. I Hitlers direktiv från december 1940 för anfallet mot Sovjet betonas möjligheten till transporter genom Sverige.

Division Engelbrecht väckte stor uppmärksamhet, samlingsregeringen gjorde ett uttalande, tidningarna skrev. Om fartygen skrevs inget och bara några kustbor, lotsar och militärer såg vad som hände. Och detta var början på en länge hemlighållen trafik. Under andra halvåret 1941 gick 93 stora fartyg från tyska hamnar till Trelleborg där de fick skydd av svenska jagare under färden norrut inne på svenskt vatten, nära vår kust, med svenska lotsar. Från Landsort gick de sedan genom Stockholms skärgård, ut igen vid Arholma, utmed Väddös kust till Svartklubben och därifrån, med svensk ledning genom minfälten, över Ålands hav till Finland. Ibland fortsatte de upp genom Öregrundsgrepen.

Och hela tiden skyddades de av svenska krigsfartyg. Under 1942 lotsades 25 tyska fartyg norrut, sammanlagt alltså 118 stora lastfartyg under 1941–42, med trupper, motorbränsle, stridsvagnar och kanoner. Hur många divisioner de medförde vet vi inte. Men gamla kustbor och andra som såg fartygen har berättat att uniformerade tyska män trängdes på däck. Det finns några fotografier, tagna av svenskar ombord på eskorterande jagare eller isbrytare. Bilderna var länge förbjudna av censuren, men nu finns de tillgängliga. Trupperna förstärkte den tyska armén i Finland, och fartygen fortsatte att förse de stridande tyska styrkorna med vapen och folk under anfallet österut. De flesta unga tyskar i uniform somreste genom svenska farvatten stupade sannolikt på östfronten.

Utmed kusten upprättade den svenska Sjöfartskontrollen stationer. En sådan fanns vid Svartklubbens fyr en bit från Grisslehamn där jag bor sedan 20 år. Här väntade nya lotsar, här gick inspektörer ombord på alla utländska båtar, en av dem berättade långt senare för mig vad han såg. Boende på Svartklubbens lotsplats har också berättat, liksom fiskare och värnpliktiga som var placerade på andra ställen där de tyska fartygen passerade.

En som såg den tyska trafiken på nära håll var en inkallad svensk som jag långt senare lärde känna. Han var laddare vid ett kanonbatteri på Lidö i skärgården utanför Norrtälje. Framför min vän och hans kamrater smög de tyska farty gen förbi, ibland hånade tyskarna de svenska pojkarna på stranden: dumma svenskar, ni är fega, ni borde slåss på vår sida. Några av de svenska pojkarna knöt näven i fickan, andra vinkade tillbaka och hurrade. Och ett antal svenska inkallade unga män började planera motstånd. De visste vilka officerare som var tyskvänliga: kommer Hitler skjuter vi dem, innan de skjuter oss. När ett tyskt fartyg jagade en rysk båt in på svenskt vatten fick pojkarna order att ge eld mot ryssen, men inte mot tysken. De vägrade. Inte för att de var ryssvänner, men de höll på Sveriges neutralitet.

Så kom de tyska fartygen tillbaka från Finland, tomma till en början, men efter hand lastade med allt fler sårade soldater. Svenskar som gick ombord på tyskfartygen höll sig informerade om krigets utveckling. Några kanske rapporterade till engelska agenter, för båda sidor hade spioner vid kusten. Svensk polis anhöll under kriget 1 837 personer, misstänkta för sabotage, spionerioch olovlig underrättelseverksamhet (enligt Mert Kubu i boken "Gustav Möllers hemliga polis", 1971). Man kan nog anta att minst lika många agenter undgick upptäckt.

Jag har själv hört spionhistorier här på kusten. En hantverkare somjag känner väl rev en vägg i en stuga på Singö, och fann en lucka och ett dolt fack. Där låg en tysk armépistol av typ Luger med ammunition, samt anteckningar och en handritad karta över traktens stränder med djupsiffror och möjliga tilläggsplatser. Ön Roten fanns med, en av de hemligaste länkarna i norra Roslagskustens försvarssystem.

Under kriget bodde en tysk konstnär i stugan, han satt ofta vid stränderna och målade, eller låtsades måla. Så försvann han plötsligt. En ortsbo med nazistsympatier antogs ha varit hans medhjälpare, den mannen arbetade på Roten. Den tyska krigsmakten visade den bestyckade svenska ön stort intresse. Gamla svenska lotsar har berättat att befälspersoner på de tyska fartygen ofta fotograferade och filmade när de passerade Roten, och det var vanligt att någon sprang mellan pejlskivan vid relingen och navigationsrummet där han gjorde anteckningar på sitt tyska sjökortet. Svenska beredskapsmän på angränsande öar visste mycket lite om Roten. Men när öns nya kanoner prov sköts kunde den svenskspråkiga tyska radion i Königsberg berätta detaljer om pjäsernas räckvidd och skjutsektorer.

Hitlers Tyskland hade gott om ögon vid Roslagens kuster. Troligen fanns där också engelska agenter, liknande den så kallade Rickmanligan, men om dem vet jag bara det jag läst. Om tyska rapportörer i den här trakten har jag dock hört flera historier, liknande den från Singö. En tysk medborgare hade ett hus i närheten av Edeboviken, sjöleden in till Hallstavik. När det skymde rodde han ibland ut och lodade vattendjupet. Han sägs ha varit mycket duktig på att teckna. Bakom en vägg på vinden i hans hus fanns ett dolt rum, till rummet hade han dragit grov a elkablar. En svensk pojke som följde med mannens söner hem frågade vad detta kunde vara, men han fick inga svar. En dag var mannen plötsligt borta. Grannarna ansåg sig veta att mannen hade en större radioanläggning i huset.

Spionhistorier ligger inte sällan på gränsen till det osannolika, och de här berättelserna om tyska spioner och deras samarbetsmän hör till de ofta obekräftade ryktena från kriget, de med åren allt yvigare spekulationerna. Men den gamla officerspistolen har jag sett, och han som såg den hemliga väggen med kablarna har bra minne och är känd för att tala sanning.

Sveriges regering sade till slut upp avtalen med Tyskland om genomfart, till lands och till sjöss. Men hemliga farty g fortsatte att komma. En som berättade det för mig låg inkallad vid Svartklubben. Våren 1945 kom en båt från havet i öster, en okänd militärbåt med lågt skrov, den liknade en torpedbåt, farten var ganska hög. Vakthavande utkik på Svartklubben rapporterade båten till sin chef, som ringde staben i Stockholm. Han fick order därifrån: släpp förbi båten, ställ inga frågor. Pojkarna som höll vakt undrade, men de fick inga svar. Dagen därpå gick båten ut igen, för att återkomma till Sverige lite senare. Samma order den gången: den okände skulle passera, han fanns inte.

Den mystiska båten lade till i Grisslehamn, vid KF:s konservfabrik. Bilar körde fram och hämtade passagerare som följt med båten, bilarna körde bort, båten likaså. Detta pågick en kortare tid våren 1945, månaderna innan kriget var slut.

Kom båten från Finland, från Estland? Vilka var passagerarna? Några få i Grisslehamn och de inkallade på Svartklubben såg och undrade, men de fick inga svar. De fick veta att de skulle avstå från frågor. Åren går, idag finns kanske ingen av dem kvar i livet.

Detta är en av Roslagskustens obesvarade gåtor från andra världskriget, spionerna är en annan liknande fråga, och så naturligtvis de hemliga tyska transporterna som bara till en mindre del är kända. Det vilar en mystik över trakten, som göder nya historier och fortsatt undran.

Alf W Johansson skrev sin uppsats för mer än 20 år sen. Han hänvisar i flera noter till en licentiatavhandling av Curt Jacobsson från 1969, "Den tyska transiteringen inom svenskt territorialvatten från 1941". Året därpå, 1987, hade Dagens Nyheter ett större reportage av Staffan Skott om saken. Därutöver har, så vitt jag vet, inte mycket skrivits, fartygstrafiken nämns bara i förbigående. De stora och ofta ganska hetsiga debatterna om Sveriges roll under kriget har förbisett den hemliga sjötrafiken.

De få forskare som uppmärksammat frågan är inte ense om hur fartygstrafiken ska bedömas. Åke Thulstrup ansåg att division Engelbrecht var en bagatell i jämförelse med sjötrafiken. Det håller inte Johansson med om. Men han sammanfattar ändå: "En betydande del av de tyska förstärkningarna till Finland 1941 kom således att transporteras på svenskt territorialvatten under beskydd av svenska flottan."

Kent Zetterberg, professor vid försvarshögskolan, skriver i "Stormaktstryck och småstatspolitik": "Militärstrategiskt var det transporterna till Finland och inte de till Norge, som var viktigast för tyskarna..."

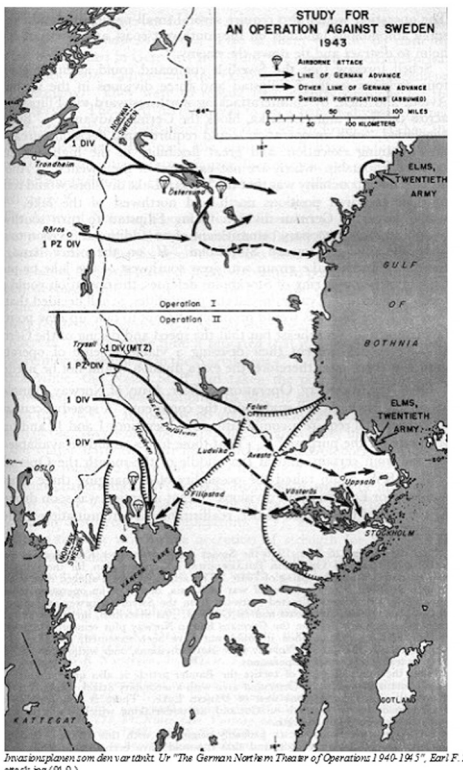
Historikern Rune Bokholm kallar i sin bok "Tisdagsklubben" (2001) de tyska sjötransporterna genom Sverige "ett av de allra grövsta neutralitetsbrotten under kriget."

Det är tunga kommentarer från ledande svenska historiker, kända för att sätta vetenskapliga fakta framför åsikter. Många debattörer skulle nog välja andra ord.

Men debatten blev aldrig av. Hela frågan har kommit bort, sjötransiteringarna är det glömda kapitlet i historien om Sverige under andra världskriget.

Erik Eriksson

Erik Eriksson är författare. Hans senaste roman, "De svarta molnens tid", som utspelar sig i Grisslehamn under andra världskriget, publiceras fram till 13/7 som ljudboksföljetong på SvD.se



Invasionsplanen som den var tänkt. Ur "The German Northern Theater of Operations 1940-1945", Earl F. Ziemke (1959). attack.jpg (94.9)

Tyska fartyg på svenska vatten var inget brott

Kommentar | Svensk neutralitet

Publicerad: 9 juli 2009, 10.27. Senast ändrad: 9 juli 2009, 10.50

Den 30 juni publicerades en intressant artikel Under strecket i SvD, skriven av författaren Erik Eriksson. Rubriken var "Tyst om tyska fartyg genom svenska vatten". Efter underrubriken "Neutralitetsbrott" konstaterades det att de flesta känner till de tyska trupptransporterna med tåg genom Sverige under andra världskriget, men få har hört talas om de tyska marina transporterna genom svenskt vatten. Eriksson undrar vad som ligger bakom denna skevhet i vårt historiemedvetande.

När undertecknad nyligen skrev boken "Neutralitetens uppgång och fall" (2008) slog det mig också hur mager det var med uppgifter om den tyska sjötrafiken, såväl längs västkusten till Norge som längs östkusten till Finland. Anledningen är troligen att varje skribent som närmar sig denna fråga behöver utreda om det rör sig om neutralitetsbrott från svensk sida. Och resultatet blir inte det väntade. Den svenska koalitionsregeringen medgav transporterna efter att ha hört sina officiella folkrättsexperter, Torsten Gihl och Östen Undén, och dessa menade att de svenska medgivandena var helt tillåtna under neutralitetsrätten.

Detta är ju en slutsats som gör saken mindre intressant från moralisk och massmedial synpunkt. Den skribent som vill hävda motsatsen behöver ta fram och utvärdera de två experternas rättsutredande promemorior, daterade den 24 september och 19 december 1942 (UD:s dossier HP 22 Ab). Saken har berörts av diplomaten Rolf Lindholm i hans folkrättsliga avhandling "Sveriges neutralitet" (1987).

Transporterna längs östkusten hade börjat redan sommaren 1941. Den svenska regeringen hade dessförinnan gjort klart för tyskarna att den tidigare tågtransporten av deras Engelbrecht-division från Norge genom Sverige mot Finland var en engångsföreteelse. Den var också ett klart brott mot folkrätten och neutraliteten. När tyskarna återkom med nya krav på transit av trupp till fronten mot Sovjetunionen hänvisade Sverige till möjligheten av sjötransiteringar. Detta sågs som ett sätt att undvika nya avsteg från neutraliteten.

Så mycket står klart att en stats territorialhav inte kan jämföras med dess landterritorium. Enligt den trettonde Haagkonventionen av 1907 kränks inte en stats neutralitet genom att en krigförande stats fartyg färdas genom dess territorialhav. Här gäller att transporterna måste följa principen om oskadlig genom fart, det vill säga vara oskadliga i förhållande till kuststatens intressen. Sverige erbjöd tyskarna eskort av svenska örlogsfartyg och detta accepterades. Följden blev att de tyska fartygen hölls under kontinuerlig uppsikt, men de fick också hjälp med att utnyttja en säker farled. Saken var politiskt känslig och mörklades så mycket det gick, men transporterna var inte i strid med den folkrättsliga neutralitetens spelregler.

Här måste dock en precisering göras. Vad som nu sagts vara tillåtet gäller inte svenskt inre vatten. Varje kuststat har att längs sin egen kust dra baslinjer nära strandkanten. Territorialhavet räknas från dessa baslinjer. Det vatten som ligger innanför baslinjerna är inre vatten och kan jämföras med landterritoriet. Till den del den tyska trafiken ägde rum på svenskt inre vatten var den ett brott mot neutraliteten. Erik Eriksson:s artikel tyder på att detta kan ha skett vid några tillfällen och eventuella protester mot trafiken från brittiskt och ryskt håll skulle då ha varit delvis berättigade.

Ove Bring

Ove Bring är professor em i internationell rätt vid Försvarshögskolan.



Åsa Reuterswärd växte upp och studerade i Uppsala. I intervju i Uppsala Nya Tidning i mars i år inför sin 90-årsdag berättade hon om sin insats i andra världskriget.

Hon engagerade sig i lottarörelsen och gjorde sin krigsinsats på det viset. Hon berättar:

" Vi satt nere i telehuset med våra lurar och lyssnade på radiotrafiken från Singö mitt i natten mellan 22 och 02 . Och så stickade vi, nästan hela tiden, mest vantar, till militären, Vi satt och läste, vi var ju studentskor nästan allihop. Fast vi pratade förstås en hel del också. "

Vem hade nytta av dennna obegripliga kodade signaltrafik? Jo det svenska försvarets kryptoavdelning med geniet Arne Beurling, matematikprofessorn från Uppsala, farlig för damerna och farlig för fienden.



Uppsalamatematikern Arne Beurling hade redan under andra världskrigets första år lyckats knäcka flera sovjetiska kryptosystem. Han hade i många år bistått försvaret med kodknäckning, både som värnpliktig och senare som civil konsult.

- Men en dag dök det upp ett nytt, okänt material som ingen fick någon rätsida på. Bakgrunden är numera välkänd. Efter ockupationen av Norge krävde tyskarna att få utnyttja den svenska västkustkabeln för telefon och telegraftrafik. Mycket tvangs Sverige gå med på, men aldrig något i stil med denna veritabla gåva! Sverige protesterade formellt och kopplade raskt en avlyssningsledning upp till Televerkets lokaler på Norrmalm i Stockholm. Beurling förstod att en maskin varit inblandad men han visste så vitt vi vet ingenting om teleprintrar, i synnerhet ingenting om den G-skrivare, eller Geheimschreiber, som tyskarna använde.

– För Sverige betydde det att vi kunde läsa tyskarnas viktigaste trafik under den svåraste perioden, under de år när hotet om ett tyskt anfall var som mest akut. Till skillnad från Enigmatrafiken, som rörde sig på förbandsnivå, så hade vi tillgång till de högsta stabernas trafik av direkt betydelse för vår bild av krigsläget. Det gav försvarsledningen och regeringen en kontinuerlig bild av den dagliga hotbilden. Dessvärre informerades finska militärer under vinterkriget om att vi läste den tyska trafiken. När sedan tyskarna började ana oråd under fortsättningskriget och klämde åt finnarna, pekade de åt vårt håll, berättar Bengt Beckman.

NORRTELJE TIDNING

Sovjetiskt ubåtsvrak hittat

Dykare har hittat vraket efter den sovjetiska ubåten S-2 i Ålands hav vid Märkets fyr utanför Grisslehamn.



Efter 10 års letande har en sovjetisk ubåt hittats utanför Grisslehamn. Foto: Stefan Hogeborn, Scanpix

Båten sänktes av minor under andra världskriget och alla 50 personer ombord omkom.

Vraket påträffades på riksgränsen mellan Sverige och Finland och det råder delade meningar om var ubåten sänktes av minor. Enligt ett pressmeddelande från dykarlaget fäster Ryssland stor vikt vid att S-2 hittats.

Sökningarna efter båten startade i april 1999.

Ålandstidningen citerar den observation som fyrvaktaren J.A. Eckerman gjorde den 3 januari 1940. Hans son, Ingvald Eckerman, ingår i det dykarlag som nu har hittat vraket.
"Ubåten syntes just utanför Märkets östra udde. Den såg ut att med nordkurs gå rakt mot brottena österom Märket men ändrade plötsligt kurs ostvart så att den gick klar för brotten och girade nordvart mellan Nordost-Sankan och brotten. Omedelbart efter det den väjt för brotten dök den under nordlig kurs. En liten stund efter det ubåten försvunnit ur sikte hördes en explosion i OSO..." citerar tidningen på nätet.

Fredrik Lindh
fredrik.lindh@norrteljetidning.se

Sovjetiskt ubåtsvrak hittat

Efter 10 års letande hittades vraket efter den sovjetiska ubåten S-2 vid fyren Märket utanför Grisslehamn. Ubåten sprängdes av minor under andra världskriget, men det är oklart om det skedde på svenskt eller finskt vatten.

