

M/S Luleå

Text: Anders Jälmsjö – Foto Torbjörn Gylleus

Position: N57.39.025' E016.54.260'

Den svenska järnmalmshandeln var sedan 1927 reglerad i den s.k. Grängebergslagen, som föreskrev att exporten fick vara högst 10,5 miljoner ton per år. Efter Hitlers maktövertagande ökade Tysklands andel av kvoten från 1,5 miljoner ton till 5 miljoner ton. Detta passerar inte utan notering i Storbritanien och på våren 1939 fick den svenska utrikesledningen besök av två engelska diplomater från Foreign Office. De deklarerade att Storbritannien inte hade för avsikt att "sitta och titta på" medan Sverige hela tiden ökade järnmalmsexporten till Tredje Riket, speciellt inte i händelse av krig. - Jag är rädd att vi måste förstöra era gruvor, som en av diplomaterna ska ha uttryckt sig.

Sverige var, tillsammans med Frankrike de två största leverantörerna av järnmalm till Tyskland fram till krigsutbrottet. Efter krigsförklaringarna vad det bara Sverige kvar som storleverantör med 10 miljoner ton malm levererade per år och självklart hängde Tysklands stålproduktion på störningsfria leveranser. Därför måste lättningen för Hitler varit stor när Sverige förklarade sig neutral även gällde handelspolitiken. De allierade blev inte lika lyckliga utan anklagade Sverige för att avsiktligt hjälpa tyskarna och axelmakterna. Svenskarna var självklart angelägna om att klara sig ur den minst sagt pinsamma situationen och skrev därför ett avtal som i bästa fall kan kallas ett "moraliskt dubbelt lappkast". Man lovade att minska exporten av järnmalm till Tyskland från 10 miljoner ton till 7,5 miljoner ton och stillade därmed oron hos de allierade. Samtidigt höjde man kvaliteten på järnmalmen till den för tyskarna mer attraktiva lågfosformalmen. De allierade kände sig lugnade av att ha fått igenom sina krav medan tyskarna inte klagade på sina nu ännu bättre leveranser.

Det var viktigt för Sverige att hålla tyskarna glada för att undvika att bli invaderade och så länge flödet av järnmalm inte bröts kunde svenskarna känna sig någorlunda trygga. Dessutom var det faktiskt så att 70% av alla varor som importerades till Sverige vid den här tiden kom från Tyskland. Järnmalm levererades till Tyskland som i sin tur skickade kol och koks samt högkvalitativa verkstadsprodukter och kemikalier som till exempel gödningsämnen. Kol och koks var enormt viktig import för att Sveriges infrastruktur över huvud taget skulle fungera.

Sjöfarten som gjorde den här ömsesidiga "blodtransfusionen" möjlig hade ett högt pris och kostade hundratals svenska sjömän livet. Åtta av dessa befann sig på Ångaren Luleå när hon torpederades av den Sovietiska ubåten S-7 under en malmtransport 11 juli 1942.

Luleå byggdes speciellt för malmskeppning 1922 i Göteborg hos AB Götaverken med varvsnummer 358 och sjösattes 17 juni samma år. Hon levererades till TGO 23 september och fick namnet Luleå som var ändstation för malmbanan. Hon var ett imponerande fartyg, 120 meter lång, 16,3 meter bred med ett djupgående av 7,7 meter och 5661 brt. Hon fick en tolvcylindrig maskin som utvecklade 630 hästkrafter. Luleå var tillsammans med ångaren Stråssa bland de första malmbåtar Grängesbergsbolaget lät bygga för motordrift. Stossa sänktes i Narvik i april 1940. Vid full malmlast hade fartyget ett djupgående av över 8 meter. Hennes dramatiska historia började faktiskt redan innan hon kommit i trafik då en segelmakare ska ha ramlat ner genom en lucka och medvetslös fördes till sjukhus. Nu var det inte slut där utan fartyget hade en hel rad incidenter innan hon sänktes av den sovietiska ubåten.

Hon kolliderade med den norska ångaren Queens County 1927 och året därpå med tyska ångaren Desi, den amerikanska ångaren Melrose 1933 och 1934 med motorfartyget Steinstad från Norge. Nästa kollision hände 1937 och då med det ryska fartyget Vtoraya Pyatiletka som först gick emot Luleås bog för att sedan vända runt och köra med aktern in i Luleå midskepps. Det verkar nästan som om det olycksaliga fartyget hade en förbannelse vilande över sig och i januari 1940 avled Luleås övermaskinist av värmeslag under ett uppehåll i Rio de Janeiro. Dock verkar hennes olycka vända till det bättre när hon hinner passera Nordsjön, Skagerrak och Kattegat kommer hem till svenska vatten precis innan Hitler ockuperar av Norge. Nu är Luleå mer eller mindre "instängd" i Östersjön och därför sätts hon, tillsammans med många andra svenska skepp i den riskfyllda järnmalmstraden mellan Sverige och Tyskland.

Ångaren Luleås sista resa börjar 8 juli 1942 vid malmbanans ändstation vid Bottniska viken i Luleå med destination Emdem utanför Hamburg. Lasten bestod av 7660 ton järnmalm. Ubåtshotet var överhängande och därför ingick Luleå i en konvoj på 29 fartyg från Sverige, Tyskland, Finland och Holland och med mästerlotsen Karl Josef Lönnberg ombord. Man eskorterades av vedettbåtarna Jägaren och Snapphanen plus att svenska flygvapnet hade plan i luften som vakade över fartygen. Man ville inte ta några onödiga risker eftersom två svenska fartyg torpederats den senaste tiden. Kollastaren S/S Margareta hade sänkts av den sovjetiska ubåten S-7 vid Kråkelund utanför Oskarshamn 9 juli och 22 juni hade lastfartyget S/S Ada Gorthon sänkts av den sovjetiska ubåten SC 317 öster om Öland.

Klockan hade hunnit blivit omkring tre när konvojen passerade Västervik i disigt väder med dålig sikt. Inget tydde att faran hastigt närmade sig och ombord gick allt sin gilla gång, man gick ju trots allt i eskorterad konvoj. Vad man inte visste ombord på Luleå var dock att en ubåt siktats av besättningen på lustjakten Kristina från Nyköping vid 12-tiden i närheten av Blackans grund och den låg nu och väntade i försåt på den intet ont anande handelsflottan.

Några minuter efter tre ser mästerlotsen Karl Josef Lönnberg en torpedstrimma som går bara några meter för om fartyget, några sekunder senare upptäcker Lönnberg ännu en stimma, denna gång med rak kurs på Luleå. Dock upptäcks den för sent för att man ska kunna göra undanmanöver. Klockan 15:04 träffas Luleå rakt i lastrum två och en våldsamt explosion följer. Luckor, malm och skeppsinredning kastas högt upp i luften. Man misstänker att flera av de omkomna sjömännen mycket väl kan ha dött efter att ha blivit träffade av fallande malm och skrot.

Andre maskinist Jonas Wennerström berättar i Västerviks-Tidningen 13 juli 1942 hur han upplevde ögonblicket då torpeden slet upp ett 10x10 meter stort hål i skrovet:

– Ja hade vakt i maskinen, när torpeden träffade, säger. Vi rusa de fullständigt omskakade av den våldsamma detonationen upp på däck, men hela midskeppet var under vatten och fartygets akter stod snett upp i luften. Då hade ändå bara en halv minut gått, och strax efteråt hade fartyget sjunkit. Att det gick så fort berodde naturligtvis till stor del på den tunga malmlasten. Det var inte ens lönt att försöka sätta ut några båtar. Vi kan bara kasta oss i vattnet. Strax innan Luleå försvann hördes en våldsamt efterexplosion - troligen från en tank – och den kastade upp höga vattenkaskader, som slog över oss, när vi simmade omkring.

Wennerström tar sig dessutom tid att slå av maskin innan han överger skeppet för att på det sättet undvika att någon ska bli nerdragen i suget av propellrarna och bedöms därigenom ha utfört en hjältebragd av stora mått. "Hans sätt att handla vittnar inte endast om en enastående sinnesnärvaro utan också om en storslagen plikt och ansvarskänsla."

Dessvärre förstörs livbåtarna vid explosionen, men man lyckades få loss ett par livflottar som tvärtemot vad lagen säger hade blivit fastsurrade på däck. Ett par man stannade kvar ombord, medan båten hastigt sjönk, och lyckades få loss flottarna med hjälp av yxor och på dessa flottor räddade sig nu de överlevande. Andra överlevande lyckades surra ihop provisoriska livflottor av oljetunnor och plank medan livbåtar sattes i från övriga fartyg i konvojen.

Andre kockman Åke Malmqvist berättar för Västerviks-Tidningen *"Inte en sak hann vi få med oss, när den stora skrällen kom. Vi hade just gått och lagt oss i vår hytt, mässpojken och jag. Några kläder hann vi inte få på oss utan rusade upp som vi var. Medan Luleå sjönk inträffade en ny explosion, och i svallvågorna efter den omkom nog en del. Ingen av besättningen hade nämligen hunnit få livbältena på sig."* Malmqvist försätter med att berömma skansuppassare Olof Karlsson för dennes hjältemod och osjälviskhet. *"Han hoppade direkt ut i vattnet och hamnade ett femtiotal meter från aktre flotten. Han tog sig först dit – ty var och en av oss tänkte ju, om vi tänkte alls, på att rädda livhanken – men sedan han sett en av kamraterna, jag minns inte vilken som var illa ute, simmade han till honom och lyckades sedan hjälpa honom bort till och upp på hans flotte. Bra gjort."* Olof Karlsson var endast 16 år och därmed yngst ombord.

När man i konvojen ser explosionen och förstår att man anfallits av en ubåt sätter en av vedettbåtarna kurs mot den plats där man tror att torpeden avlossats från. Man fäller sjunkbomber och när man ser olja på vattenytan antar man att ubåten blivit träffad men för säkerhets skull fäller man ytterligare ett antal sjunkbomber för att säkerställa att man oskadliggjort den lömske fienden. En annan vedettbåt tar med sig ett par av handelsfartygen mot olycksplatsen för att med hjälp av skeppsbåtarna undsätta de nödställda besättningsmännen som man fiskar upp där dom klamrar sig fast på sina provisoriska livflottor. Jagaren Remulus som legat vid kaj i Västervik och gått ut för att hjälpa till i räddningsarbetet söker hela natten tillsammans med en vedettbåt och en motorbåt till söndagen utan att finna fler överlevande. Man hittar en eka som man misstänker kommer från Luleå men den är tom. Av dom ombordvarande kunde man rädda 26 man ur besättningen samt mästerlotsen Karl Josef Lönnberg som sett torpeden komma. Kapten Westin och sju andra omkom. Luleå, nu helt söndertrasat stod redan en minut efter torpeden träffat på botten men delar av bryggan och mast bröt fortfarande ytan.

Trots att Luleå sjönk på så grunt vatten att man till och med kunde se masttopparna bryta ytan anser mästerlotsen Thulin på Idö att möjligheter att bärga fartyget är minimala. Man sätter på söndagen ut en vrakprick och bedömer att man kommer att få spränga vraket så att det inte ligger i vägen för sjöfarten.

Svenskarna förstår inte hur de sovietiska ubåtarna lyckas vara så aktiva så länge och med så förödande resultat. Det verkar osannolikt att dom skulle kunna gå ut och in genom Finska Viken eftersom tyska-finska minfältet skulle utgöra en alldeles för stor risk. Man spekulerar i att det ska finnas en sovietisk bas i Bottenhavet i form av ett provianteringsfartyg men man tycker samtidigt att det borde ha upptäckts av tyska flottans spaningsfartyg. Ett alternativ kan vara att sovietiska bombplan förser ubåtarna med proviant, olja, torpeder och annat nödvändigt. Dessutom börjar man nu tvivla på att man faktiskt träffat med sjunkbombarna. Man resonerar att det mycket väl kan vara så att tyskarna avsiktligt dumpat olja för att ge sken av att vara skadad så att man kan slinka undan medans svensken koncentrerar sina insatser på den antagna "träff-platsen". Att undersöka saken med dykare anses inte vara möjligt eftersom det på platsen är närmare 60 meter djupt. Visserligen vore det bra att få nationaliteten på förövaren bekräftad men man hoppas på att kunna identifiera torpeden som träffat Luleå.

Spänningen mellan Sverige och Soviet går nu att skära med kniv i luften men den Sovjetiska telegrambyrån förklarar att sovjetiska ubåtar inte ska ha haft något att göra med sänkningarna av de tre fartygen som inträffat i Sveriges territorialvatten de senaste dagarna och veckorna. Svenska Utrikesdepartementet är dock av en annan uppfattning och kontrar med att det har fastslagits att det i minst två av fallen bevisligen rört sig om ryska torpeder. Den svenska diplomatikåren sätts på hårda prov i den här affären. En sak är dock helt säker och det är att handelsfartygen gått i kolonn efter varandra närmare land än örlogsfartygen vilka hade hållit sig precis innanför tremilsgränsen så det är ställt utom allt rimligt tvivel att själva torpederingen skedde på svenskt vatten. Samtidigt som Soviet dementerar att man har ubåtar som härjar på svenskt territorialvatten firar man framgångarna i Moskvaradion kommande fredagsmiddag. Pravda kommenterar också triumfen att de sovjetiska ubåtarna brillierat den senaste tiden och meddelar att flera av besättningsmedlemmarna tilldelats diverse medaljer och utmärkelsetecken.

Fredagen 17 juli 1942 har hela vraket genomsökts av marinens bärgningsfartyg Belos och ytterligare tre omkomna hittats. Det är andre styrmannen Rustan Lindman, övermaskinist Josef Berlin och timmerman Hjalmar Krantz. Den förste identifieras med hjälp av en ring, Berlin för att han märkt sina underkläder med sitt namn och Krantz genom att han återfinns i timmerverkstaden där befann sig vid torpederingen. Man konstaterar också att Lule mer eller mindre gått tvärt av midskepps och att en bärgning därför är helt utesluten. Man säkrar delar av torpeden med den ryska stjärnan och ryska bokstäver och därmed torde det väl ubåtens nationalitet vara bekräftad att trots dementierna. När Belos kommer in till Västervik med sina fynd sänktes flaggorna i hamnen och ombord på alla fartyg till halv stång.

Att dyka Luleå

Vraket efter Luleå ligger i yttre skärgården och är därför utsatt för väder och vind. Det krävs relativt bra väder för att man ska kunna dyka här.

Luleå är inget Kalle Anka vrak som står intakt på botten utan har raserats en hel del sedan det sjönk 1942. Dels beror det på att man strax efter förlisningen sprängde sönder det för att hindra att det låg i vägen för sjöfarten, dels bärgades delar av vraket 1952 och dels för att ytterligare sprängningar utfördes nästan exakt 50 år senare. På sommaren 2012 inleder slottsägare, mångmiljonär och skrothandlare sprängningar för att bärga lasten av järnmalm och skrot på vraket efter Luleå trots att länsstyrelsen i Kalmar avslagit Sydborgs ansökan om bärgningsrätt.

Vraket är sönderfallet men fortfarande mäktigt. Skrovsidorna sträcker sig mot ytan och det är lätt att navigera. Ett par möjligheter att titta in finns men inte mycket penetreringsmöjligheter.

Fakta om S-7

Konstruktionen av den sovjetiska ubåten S-7 började 14 december 1936 och hon sjösattes 5 april 1937 i den ryska staden Gorkij. Hon var en 77.8 meter lång och 6.4 meter bred Staliets-class submarine som under andra världskriget hade kapten Sergei Prokofievich Lisin vid ratten. På hösten 1942, efter en otroligt lyckosom sommar är S-7 på väg mot sitt öde i form av den finska ubåten Vesihis. Den 21 oktober 1942 gick Vesihis i ytläge och 19.26 fick utkiken syn på en främmande ubåt sydväst om Långskär på ett avstånd av som bedömdes till cirka fyra distansminuter. Man tog sig försiktigt närmare och identifierade den som en sovjetisk S-klass. När man kommit ungefär två och en halv distans närmare avfytrade Vesihis kapten Olavi Aittola en bogtorped mot S-7 som nu satt

kurs mot Sverige. Aittola bedömde att torpeden skulle nå sitt mål på ungefär två minuter så när ingenting hänt efter 120 sekunder trodde man att man bommat och öppnade eld med en 76 mm kanon. Då överaskas man oväntat av en öronbedövande explosion och himmlen lystes upp av ett stort eldhav. Torpeden hade hunnit ifatt sitt mål och S-7 sjönk på några sekunder. Kapten Aittola styrde mot förlisningsplatsen lyckades fiska upp fyra överlevande, en av dem var kapten Lisin, medans övriga 42 besättningsmän följde S-7 till botten. Sänkningen blev tillsammans med tillfångatagandet av Kapten Lisin en av den finska marinens största triumfer under kriget.