

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2026
ISSN (tryckt): 0280–6215
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

Sjöhistoriska Samfundet

- har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.
- utger tidskriften *Forum navale* samt skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av *Forum navale* och skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Liljewalch
Tulegatan 58B
172 72 Sundbyberg
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Tidigare nummer av *Forum navale* finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

Forum navales redaktion

Redaktör Thomas Taro Lennerfors e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Bitr. redaktör Mirja Arnshav e-post: mirja.arnshav@live.com
Bitr. redaktör Matilda Jarl e-post: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se
Bitr. redaktör Andreas Linderöth e-post: linderötha@gmail.com

Forum navale

c/o Thomas Taro Lennerfors
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala



maringalleriet.norling@gmail.com

Norling, T. Förlisning utanför Rügen i augusti 1942 – ööverlevares berättelse.

Forum navale, (83), 230–247.

<https://doi.org/10.63402/fn8358999>

Förlisningen utanför Rügen i augusti 1942

– en överlevares berättelse

TH Norling

På natten den 13 augusti cirka 6 nautiska mil nordost från Kollickerort utanför Sassnitz, Rügen, sjönk det finska ångfartyget Helen från Mariehamn med järnmalm på traden Luleå (Sverige) – Stettin (Tyskland) genom minsprängning. 11 av de 20 besättningsmedlemmarna omkom i förlisningen. De överlevande räddades mer eller mindre mirakulöst av danska och tyska fiskebåtar och fördes till Sassnitz för vård och återhämtning. Endast två av de omkomna hittades de följande dagarna (styrman Stig Abrahamsson och andremaskinisten Ragnar Lindström) och jordfästes efter militäriskt pompa och ståt på Sassnitz begravningsplats.

TH Norling är marinmålare och båtolog från Åbo som från mitten av 1990-talet aktivt ställt ut på en rad Sjöfartsmuseer och nautiska gallerier både i Norden, Tyskland och UK.



ss Ingrid. Red. AB Kärnan, Helsingborg. Foto Tomas Johannesson, Båtologen/Klubb Maritim.

Malmexporten till Tyskland

Malmleveranserna från Sverige till Tyskland var något ytterst kontroversiellt under andra världskriget. Vid krigsutbrottet svarade Sverige för 40 % av Tysklands malmförsörjning. Malmen var av avgörande betydelse för den tyska krigsindustrin och bidrog därmed till kriget. Sverige kunde i gengäld erhålla en rad råvaror som var nödvändiga för landets försörjning, framför allt kol.

Operation Gardening

Från och med 1940 hade brittiska RAF börjat att systematiskt minera farleder i Kattegatt, Stora- och Lilla Bält samt havsområden i Södra Östersjön genom speciella nattliga luftmineringsoffensiver där man lät tunga 4-motoriga Lancaster- bombplan "så" speciella fallskärmsminor över

inseglingsleder utanför viktiga tyska hamnar. Därav kodnamnet "garde-ning". I den tyska sjökrigsledningens krigsdagböcker kan man läsa att metoden var tämligen effektiv: till exempel sänktes 126 fartyg under 1942. Ett av offren blev ångfartyget Helen från Mariehamn. Sammanlagt sänktes under 1942 i området 17 fartyg till följd av minfällningen.

Överlevarens biografi

Övermaskinmästare Erkki Anton Hurme (artikelförfattarens gammelonkel) föddes den 19 september i ett fiskarhemman på ön Hanko i finska Nystads skärgård. Hans rötter genom flera generationers skärgårdsliv ledde till ett naturligt val av yrke: sjöman.

Den första mönstringen som tioårig jungman ägde rum på skonaren Wellamo (GE) 1925. Nästa skuta, som han mönstrade på 1926, hette 3-mb Rauha (Nystad) och nu var han lättmatros. Dessa fartyg, byggda av furu, sysselsattes mestadels inom Nord- och Östersjöfart med trävaruexport, ofta till hamnarna Lübeck, Rostock, Danzig, Stettin och Stralsund. 1929 mönstrade han på Finlands då största handelsfartyg, nämligen ångfartyget Olovsborg (Red. AB Zachariassen), som eldare. Destinationen blev Australien. I Melbourne blev han akterseglad/rymde och med några andra skeppskamrater som tillsammans tänkte söka sin lycka i det stora landet inom fårskötsel och apelsinodling – dock med föga utkomst. Efter vidare umbärliga strapatser i Australien lyckades E.A.H 1932 skrapa ihop pengar för en resa hem till Finland.

År 1933 inledde han sina studier i Åbo Industriskola och erhöll sitt övermaskinmästarbrev 1936 (sjöingenjör i dag). Under åren innan krigsutbrottet seglade han på varierande maskinbefälsbefattningar både i långfart och Nordsjöfart. Under vinterkriget mot Sovjetunionen var han inkallad på Åbo Marinbas som verkstadsmästare tills han 1941 fick jobb som 1. maskinist (maskinchef) på Helen, förmodligen hans första jobb som chief. Efter minsprängningen av Helen tjänstgjorde han kortade perioder på olika rederier (bland andra Ångf. AB Bore, Åbo) innan sagan om sjömanskarriären var all. Han blev pensionerad 1973 från Åbo Båtvarv som produktionschef. Erkki Anton Hume avled den oktober 1992 i Åbo.



Ångfartyget Helen, midnatt den 13 Augusti NO om fyren Kollickerort, Rügen några minuter innan minsprängningen. Olja på duk 40 x 60 cm. Sign. & bild TH Norling.

Fartyget

Ångfartyget Helen ex Irene byggt 1899 i Grangemouth för helsinborgrederiet Rederi AB Kärnan. Hon såldes 1936 till Rederi AB Ziva, Mariehamn Finland.

Tekniskt data: L. 85,21 m, B. 12,36 m, djupgång 5,57 m, Brt 1849,6.

Helen var då hon kom till åländsk ägo redan ett gammalt fartyg. Under tiden fram till krigsutbrottet 1939 gick Helen i trampfart på

Nord- och Östersjön. Två medelhavsresor kan finnas i skeppslistan, en till Alexandria och Beirut (1937) respektive en till Malta (1938).

Den ödesdigra resan börjar från Luleå lördag den augusti 1942. Hon är fullastad ända ner till lastmärket med järnmalm destinerad till Stettin.



Ett brev som aldrig nådde chieften på Helen. TH Norlings arkiv.

Chiefen berättar

Vi var åter i malmlast på väg söderut. Vårt gamla fartyg nästan suckade på kammen av varje våg under tyngden av sin last, men framåt gick det och brådska rådde som vanligt. Väl framme i Stockholms Skärgård blev det ytterligare mer knappt med tiden eftersom vi måste ansluta oss med konvojen som skulle avgå följande morgon från Dalarö. Kaptenen ansåg dock att det gick för långsamt trots att den gamla ångmaskinen presterade till sitt yttersta. Påföljande morgon nåddes Dalarö ett par timmar i förtid i väntan på konvojens avfärd.

Dagen förflöt lugnt i konvojen och på natten passerades Kalmarsund, men inom kort uppstod en riktig Londondimma. Fartygen var tvungna att sakta ner farten medan ångsirenerna begynte sin säregna konsert. Detta enerverade måhända vår kapten eftersom han beordrade Full Fart Framåt till maskinrummet och styrde vårt fartyg mot öppet hav, lämnande dessa våra ylande grannar att fortsätta sin konsert.

Vi körde med god fart, dimman lättade så småningom och i kvällsskymningen fick vi sikte på fyrarna på kusten. Luften var kylig och en lätt dimma svävade över havet. En laber bris blåste söderifrån.

Sinnesstämningen ombord var munter och till och med sång hördes stundom. En farlig resa höll åter att ändas. I morgon vid middagstiden borde man vara i hamn – såsom några av oss faktiskt skulle vara – dock under fullkomligt förändrade förhållanden.

Helen har nu 174° på kompassen i närheten av ön Rügen och börjar närma sig den med bojar prickade trygga minfria farleden mot Swinemünde. Sikten är klar och andrestyrmannen kan pejla både fyrarna Arkona och Ranzow.

Jag gjorde som vanligt den sista rondon för dagen i maskinrummet kl. 23.45 för att tillse att allt var i sin ordning. Vid vaktombytet kl. 24.00 kom jag upp till min hytt, tvättade mig och gjorde mig i ordning för att gå till vila i min koj. Jag lade mig likväl icke genast utan öppnade radion för att lyssna på musik, klädd i pyjamas satte jag mig ned vid bordet för att ännu läsa litet. Jag drog upp mitt armbandsur och lösgjorde det från handleden samt hängde det på väggen. Det visade då 00.13.

Jag hann nätt och jämnt öppna min bok då en fruktansvärd explosion hördes, ljuset slocknade och jag slungades med alla inventarier mot taket.



Förberedelser inför "gardening" på okänd RAF-bas med Lancasterplan. Arkiv Dr. Peter Danker-Carstensen, Stralsund.



Från begravningen, Sassnitz begravningsplats. Arkiv Dr. Peter Danker-Carstensen, Stralsund.

Jag hörde ett gräsligt slammer och brak och förstod att vi hade gått på mina.

Jag tyckte att nedkomsten från taket dröjde så länge, att jag trodde att jag skulle ramla ända ned till lägsta kolboxen under min hytt. Men efter luftfärden fann jag mig sittande på hytturken bland allt möjligt bråte. Huvudet värkte, blod rann i ögonen. Jag hade fått ett våldsamt slag i pannan vilken kändes alldeles mjuk. Jag reste mig på fötter, rusande mot dörren. Jag vred om nyckeln och tryckte och sparkade av alla krafter mot den robusta ekdörren, som hade förblivit hel men kunde inte öppnas. Jag fann det lönlöst att kämpa mot den med blotta händerna och försökte finna något att forcera dörren med, men utan resultat. Det enda jag fann

var benet av en krossad stol men någon hjälp hade jag inte av detta. Utanför hördes rop och ljudet av inströmmande vatten. I maskinrummet strömmade ångan ut ur något rör som bräckts. Huvudmaskinen var fortfarande i gång men gav ifrån sig ett ljud, snarlik med en stensåg. Jag övergav nu dörren och tittade ut genom fönsterventilen. Fast det var mörkt hörde jag någon springa och ropade till honom att min dörr inte öppnade sig. Strax var även andremaskinisten bakom min dörr och med förenade krafter försökte vi få upp den men utan resultat. Andremaskinisten ropade att tjocka plåtar hade rest sig upp från durken och blockerade dörren. Jag bad honom bara ge sig i väg och försöka rädda sig.

Nu begav jag mig åter till fönsterventilen och försökte förgäves tränga mig ut genom denna porthole. Bara huvudet och den ena armen fick jag igenom och insåg att det var lönlöst och tänkte att varför kunde inte denna vara något större. I detsamma begynte fartyget sjunka och sjön vräkte bullrande in över brädgången. Jag lämnade ventilen och skruvade stadigt igen den. Samtidigt undersökte jag den andra ventilen i min hytt och skruvade över en så kallad blind lucka för att göra hytten så vattentät som möjligt i förhoppningen att vattentrycket skulle trycka in dörren. Precis då slog vattenmassorna emot väggarna och dörren. Nu började vattnet strömma in genom springorna och ventilationen i taket. Snart stod jag upp till knäna i vattnet och kände båten träffa sjöbottnen med skakning. Jag slogs av att



Erkki Anton Hurme i uniform, efterkrigstiden. TH Norlings arkiv.



Apelsinoddlarna i Australien, tidig 1930-tal, EAH längst till vänster. TH Norlings arkiv.

det förvisso var bedrövligt att dö på detta sätt, instängd i en cell av järn likt en råtta utan att ens få chansen att komma upp till bevis med den simkonst jag lärt mig under mina pojktår på min hemö.

Jag kastade mig våldsamt emot ekdörren och sparkade mot dess undre del och då gav den vika! Övre delen av dörren med karm och allt ramlade inåt och blev liksom en klaff hängande i dörröppningen. Vattnet forsade in och fyllde hytten samt slängde mig mot den motsatta väggen. Jag begynte simma mot dörröppningen och försökte ta mig ut genom dess övre del men öppningen var så smal att jag inte rymdes igenom. Nu försökte jag komma över tröskeln, vilket även slutligen lyckades.

Nu var jag äntligen ute men ovanför mig låg båtdäcket. Jag tog vägen bort från de välkända väggarna och simmade till andra sidan av fartyget, sparkade mig från maskinrummets skott upp över båtdäcket. Därefter



"Sjökort" över Nystads skärgård samt Erkki Anton Hurmes första båtar utanför fyren Enskär. Grön prick = Nystad (Uusikaupunki på fi.), röd prick = EAH:s hemmanet på ön Hanko. (Akryl på segelduk, sign. THN).

började färden upp till ytan, som jag förmodligen aldrig kunnat nå ifall vattnet stått bara någon meter högre. Jag fick koncentrera hela min viljestyrka på att inte få lungorna fyllda av havsvatten. Jag var nära att kvävas men just då flöt jag upp till ytan som en kork. Farten var god eftersom kroppen ända till midjan dök upp ur vattnet.

Jag lyckades få tag i en plankstump och vilade en stund. Jag försökte se mig omkring i den mörka natten. Av Helen syntes inte annat än några plankstycken från lastluckan flytandes på vattnet. Däremot hördes hjärtskärande rop på hjälp. Jag simmade vidare med min plankstump och nådde ett större föremål, den så kallade paraddrappan. Jag klev upp på denna men den slog genast runt och kastade mig från dess rygg. Medan jag plumsade, observerade jag något mörkt längre bort. Tänkte att måhända var det en av räddningsflottorna och beslöt mig att ge mig i väg ditåt för att

leta reda på föremålet, och mycket riktigt efter en stunds simmande, som kändes som en evighet, nådde jag flottan. Vinden drev fram den lätta, av tunnor konstruerade flottan. Jag klev pustade av ren trötthet upp på den.

Efter en stunds vila begynte jag ropa så högt jag förmådde att det här nu fanns en flotte och en eventuell chans att bli räddad. Ropen uppfattades åtminstone av en eldare som började simma i riktning mot flottan. Det dröjde dock rätt lång tid innan han nådde fram. Även han hade en stor planka under sig och var motvillig att slippa denna. Jag hjälpte honom upp på flottan och ställde spørsmål ifall några andra fanns i närheten. Han nämnde att bara en matros setts längre borta flytande på en ekstock.

Vi skakades av köld. Blåsten var kall och våra våta obetydliga kläder gav inget skydd. Min skeppskamrat var iförd underskjorta och byxor, medan jag hade på mig endast min pyjamasrock. Byxorna hade försvunnit under simturen. Vi försökte nu leta reda på något slags klädesplagg som enligt bestämmelserna borde finnas där. Vi fann en rulle sura filtar och en oljedräkt. Natten var mörk och något annat än stjärnor på himlen syntes inte. Vinden drev nu oss mot havet i nordlig riktning.

Medan min kamrat låg stilla och klagade sakta eftersom han vid explosionen hade skadat sitt ben, började jag undersöka vad allt vår nuvarande farkost inrymde. Ur ett hål mellan tunnorna drog jag fram ett större plåtkärl, som någon gång hade varit vattentätt och fyllt med bröd. Nu var det krossat och innehöll en grötliknande massa. Lukten var verkligen vidrig, men vi slängde inte kärlet i sjön utan placerade det längst bort på flottan i lä för att ha den till hands ifall vår seglats skulle bli lång och hunger ställde till. Där fanns även ett par andra kärl som innehöll målarolja och troligen vatten. Petroleum fanns inte men däremot en burk med nödraketer. Jag försökte öppna burken för att komma åt raketerna men förgäves. Burklocket hade säkert efter ett långvarigt fastsittande blivit orörligt. Inte ens med förenade krafter lyckades vi öppna locket med våra av källden stelrande finger. Det hela kändes förargligt då inom synhåll sågs lanternor från ett passerande fartyg och vi kunde inte blossa eller sända ljussignaler. Jag fortsatte att granska burkarna med målningsolja och noterade en tändsticksask av bakelit, riktiga engelska "lifeboat matches". Jag öppnade asken och strök en sticka - det gick fint. Jag rev loss ett stycke av filten, doppade det i oljan och försökte antända det, men utan resultat.

Från flottan lyckades jag nu lösgöra en liten brädstump som användes som tillhygge för att få upp burken. Först efter tre timmars slit gav locket vika från sina gängor och blottade sitt innehåll: tolv stycken nödraketer. Jag fick dock vrida och vända på dem ett tag innan att komma i underfund hur de skulle avfyras. Fartygslanternorna vi observerat hade redan för länge sedan försvunnit i mörkret, men från andra håll tyckte vi oss då och då kunna skönja blinkar av ljus. Även min kamrat kryade till sig och nu tog vi med iver itu med raketerna, men beslöt att lämna ett par stycken till påföljande natt.

Vi satt och frös på flottan och hoppades att någon skulle observera nödsignalerna. Dagen började så småningom gry och då hördes ett avlägset rop på vilket vi svarade med gemensamma krafter. Antagligen var det en av våra skeppskamrater som förblivit vid liv. Nu började vi även i lovart i gryningen urskilja en annan flotte med några män på. Jag slet lös en plankan och började paddla för att minska avståndet och nå de andra överlevande. Avståndet började nu minska snabbt och vi återförenades efter några timmars slit. Det började emellertid bli dag och vi kunde observera två mindre farkoster som styrde direkt mot oss. Efter att ha avfyrat de sista raketerna försökte vi vifta och signalera så högt som möjligt. Båtarna närmade sig snabbt och de visade sig vara två fiskebåtar. Inom kort var den ena båten invid oss och vi kunde kliva ombord samt lämna vår goda räddningsbåt att ensam driva vidare. Den hade fyllt sin uppgift.

Vi visade nu fiskarna den andra livflotten. Efter att framkommit till denna blev besvikelsen kolossal eftersom bara två man fanns kvar på den. Vi trodde att åtminstone sex hade räddats. Och var fanns de övriga tolv?

Fiskarna körde nu mot vindriktningen där vi trodde Helen hade försvunnit i djupet. Snart observerades vrakgods och annat från Helen såsom en tom livbåt, en krossad eka, isskåp och annat bråte. Vi granskade genom samtliga föremålen i hopp om att finna någon av våra skeppskamrater men med föga resultat. Framför oss körde den andra fiskebåten och höll också utkik över havsområdet. Snart observerades en livlös kropp guppande i korkväst på vattnet. Efter att han bärgats kunde vi bara konstatera att det var frågan om andremaskinisten som för bara några timmar sedan försökt hjälpa mig ut ur min dödsfälla men som nu låg livlös. Då hade han, då han begav sig från min dörr, trott min undergång vara given, medan han däremot föreföll att ha bättre utsikter till räddning, men det

gick annorlunda. I likhet med många andra hade han inte sett flottarna i mörkret och blivit drivande omkring tills livet rann ur honom.

Efter att ha försökt hitta fler överlevande, styrde fiskarna sin kutter in mot närmaste hamn. Bland oss fanns några allvarligt skadade, särskilt männen från den andra flottan var illa däran. De hade varit tvungna att sitta på den överbelastade flottan med fötterna i vattnet i åtta timmar, somliga iklädda endast en våt ärmlös underskjorta. Vi blev serverade smörgåsar, kaffe och cigaretter av vilka i synnerhet de sistnämnda smakade. Från den efterföljande båten rapporterades att även de hade räddat en man från taket av en omkringflytande hytt. Det blev en glädjande nyhet för alla.

Men många saknades ännu och vi hoppades att även de måhända hade blivit räddade på något fartyg. Fiskarna berättade att de vid femtiden vid gryningen hade observerat nödsignaler varvid de omedelbart lämnat sitt fiske och kommit till undsättning, vilket skedde ungefär klockan åtta. Den ena av båtarna var tysk, den andra dansk.

Efter ett par timmars färd angjorde vi kajen i staden Sassnitz. Det var ingen vidare skara som tog sig i land med hjälp av några lokala gubbar på kajen. Av våra kläder fanns inte mycket kvar. Vissa var iklädda oljekläder men de flesta bar på sig plagg som de fått av fiskarna. Samtliga var svarta på grund av all olja och sot som flutit på havsytan. Några hade problem att gå med egen maskin och haltade. Men så småningom kom vi fram till det närliggande hamnkontoret där vi tilldelades varmt vatten och tvål för att göra av med det värsta sotet.

Inom kort fördes vi till någon militärbarack för läkarkonsultation och vård. Vi blev bjudna på mat och till och med en sup cognac. Sjuksköterskorna och lottorna tog synnerligen väl hand om oss. Våra usla kläder tvättades och torkades och vi fick till och med nya underplagg. Vi försökte också vaska oss själva i tvättbassängen. Mässkallen (salonguppassaren) var dock så svart av tjära och sot att han skickades till ett i hamnen liggande örlogsfartyg för ett riktigt bad. På aftonen kördes vi till en på en högt belägen villa som blev vår bostad. Två av de svårast skadade fördes till sjukhuset.

Vårt härbärge visade sig vara riktigt trevligt. Det befann sig i den översta våningen i den fyra våningar höga villan med rymliga balkonger. Varje man tilldelades en vit järnsäng med vita dunmadrasser och dunkuddar. Alla

kunde dock inte somna den första natten. Den föregående nattens ohyggliga tilldragelser var i allt för färskt minne.

Följande morgon visades vi till en restaurang där vi fick kaffe och smörgåsar om morgnarna samt mat två gånger om dagen. Kosten var tillräcklig och smaklig men dock inte särskilt omväxlande: i huvudsak potatis och fisk. Tre gånger serverades köttträtt under de fem dagar vi fick inmundiga måltiderna där. Vi försågs också med nya underkläder, kostym och skor. De var inte förstklassiga men belåtna var vi med dem. Ytterligare tilldelades kontanter och tobakskort och därmed saknade vi ingenting.

Tiden förlöpte väl. På dagarna satt vi på simstranden och på kvällarna på villaverandan. Samtalsämnen saknades inte tack vare vårt gemensamma öde. Envar hade sin egen skildring att berätta om sin räddning. Vi var eniga och övertygade om att en mina hade exploderat under akter om midskepps och att det bara tog ett par minuter för Helen att försvinna i djupet efter explosionen.

En morgon kom beskedet att fiskare föregående i närheten av olycksplatsen hade funnit liket av en man som antogs vara en av oss. Och mycket riktigt visade sig den döde vara förstestyrmannen med ett stort krossår på pannan. Enligt läkaren hade han levt länge efter att hamnat i vattnet eftersom han hade bundit fast sig själv vid livbojen med ett rep.

Andrestyrmannen och undertecknad ålades uppgiften att välja ut kistor och de som togs var de vackraste vi fick tag på med prydliga vita sidentäcken. Begravningen ägde rum ett par dagar senare och blev synnerligen högtidlig med ett stort antal tyska militärpersoner närvarande. Kistorna låg mellan blomster i ett litet kapell bredvid bäge kistorna stod sex marinsoldater som hedersvakt. Finlands flagg täckte kistorna och flera stora kransar låg i förgrunden. Militärpastorn höll jordfästningstalet. Soldater i hjälmar bar kistorna till graven medan ett hundratal militärer och vi skeppsbrutna närvarade vid processionen. Prästen talade vid graven, kransarna nedlades, en fotograf tog några kort och så var denna akt över. På denna fagra, lilla begravningsplats fick två av skeppskamraterna sina sista viloplatser men nio av våra kamrater hade Östersjön begravt i sina vågor.

Följande dag ledsagades vi till den till Sverige avgående båten och tack samma för all den hjälp och uppmärksamhet som visats oss lämnade vi Sassnitz efter ett par veckors vila och återhämtning.

I Sverige möttes vi av stor omtänksamhet. Samtliga angelägenheter ordnades snabbt och vi försågs bland annat med en licens med vilken man kunde skaffa oss bättre kläder. Snyggt klädda och vid relativt god vigör ankom vi från Stockholm till Åbo. Äventyret var över.

På landbacken är man klok då en olycka inträffar till sjöss, men nu efteråt erinrar man sig om inte fler hade räddats ifall man hade varit bättre utrustad för ett haveri. Efter mitt eget förstånd borde större avseende riktas mot räddningsflottarna. Det borde finnas fler välutrustade enheter, som hela besättningen ska vara kapabel att hantera även i mörker och hårt väder.

Även att flottans överlevnadsutrustning och samtliga besättningsmän känner till och är vana vid den är avgörande vid olyckstillbud. I samband med dagens haverier blir livbåtarna ofta skadade eller går inte att sjösätta.

En annan omständighet är sjöfolkets bostäder. Såsom alla sjöfarare vet, befinner sig hytter och skansar ofta bakom många krökar och gångar. Vid en olyckshändelse tilltäpps och spärras dessa gångar ofta med bråte med resultatet att de innevarande blir instängda, för att dras med fartyget ned i djupet. Därför anser jag att varje bostad skulle vara försedd med en fönsterventil (porthole) som lätt kan öppnas utåt genom vilken man lätt kan ta sig ut. Under nu rådande krigstid och även långt efter att minfaran är påtaglig, borde allt göras för dessa våra "på osäker grund" arbetande bröders trygghet.

Position av Helens vrak utanför Sassnitz: Lat. 54 36,3 N Long. 13 48,6 E Vattendjupet är cirka 23 meter.

Under sommaren 2022 genomförde en dykarklubb i Stralsund med en deltagande representant från Deutsches Meeresmuseum några dykningar ner till Helen. Det visade sig dock att inte mycket finns kvar av henne. Förmodligen sprängdes vraket bort eller bärgades delvis (kollasten, stålet) för att frigöra farleden och återställa den som en ankoringsränna in till de viktiga hamnarna i Tyskland.

Besättningsförteckning av HELEN Rederi AB Ziva, Mariehamn Finland

Befälhavare Karl U. Heino Saltvik, Åland †
I Styrman Stig A. Abrahamsson Mariehamn †
II Styrman Odert A. Sjöström Mariehamn
I Maskinmästare Erkki Anton Hurme Turku-Åbo
II Maskinmästaren Ragnar E. Lindström Norrkata Korpo †
III Maskinmästaren Gösta F. Pettersson Jomala Åland
Donkeyman Reino N. Purjevirta Turku-Åbo †
Eldare Adolf V. Fagerholm Hammarland Åland †
Eldare Johan B. Kronstam Finström Åland
Eldare Arvid E. Åkerback Bergö Åland †
Trimmare Nestor G. Söderlund Mariehamn †
Trimmare Lars V. Rofhök Vasa †
Matros Karl B. Burgman Wårdö Åland
Matros Hans E. Engman Saltvik Åland †
Lättmatros Alf L. Karlman Kökar Åland †
Lättmatros Ture R. Nordlund Finström Åland
Jungman Bror A. Keihänen Saltvik Åland
Stuert Gustaf A. Gustafsson Lemland Åland
Kock Karl H. Hammarberg Lemland Åland †
Mässpojke Nils I. Höglund Jomala Åland

TH Norling berättar

Med speciell värme minns jag min gammelonkel Erkki som en timid godmodig man eftersom det var i stort sett han som väckte mitt intresse för sjöhistoria och allt som har med sjöfart att göra.

Däremot teg han när förlisningen av Helen kom på tal.

Som ung grabb uppvaktades jag varje jul och så med ett hårt paket som innehöll en nautiskt relaterad bok. Det var även tillåtet att låna böcker och tidskrifter ur hans digra bibliotek. Allt detta ledde mig in i båtologins fascinerande värld och blev en bidragande faktor för en senare bana som skutemålare.

Litteratur

"Allvarliga sjöfartserfarenheter under krigstiden", i: Voima ja käyttö / Kraft och drift. Helsingfors 1943

Heikkinen, Helge, Vaarallisilla vesillä. Helsingfors 1960

Ålands Nautical Klubb, Åländska sjömän under Andra Världskriget 1939 - 1945. Mariehamn 1999

Harberg, Justus: Ålands sjöfart med maskindrivna fartyg. Mariehamn 1995

Hautero, Harri, "ss Helenin tuho sodan uhrina elokuussa 1942", i: Sjöhistorisk förening i Nystad, Årsbok 2006

Müller, Wolfgang, Kriegsschauplatz Ostsee 1919–1945, band 5 (1942). Martenshagen 2018

Müller, Wolfgang och Kramer, Reinhard, Gesunken und verschollen. Menschen- und Schiffsschicksale Ostsee 1945. Herford 1994

Möller, Gunnar, "Minkrigen i Östersjön under världskrigen och den internationella efterkrigsminsvepningen" i: Villstrand, Nils-Erik och Westerland, Kasper, Sjöfarten i krig. Meddelanden från Sjöhistoriska Institutet vid Åbo Akademi nr. 35. Åbo 2018.

Sjöfartsstyrelsen, Suomen Kauppalaivasto/Finlands Handelsflotta 1939. Helsingfors 1940