

2022-02-26

Tyska minspärren mot Öresund 1939 och byggandet av Falsterbokanalen.

I år är det exakt 80 år sedan Falsterbokanalen blev helt klar för full trafik. Vilken var den tändande gnistan som fick igång detta projekt, som hade diskuterats i årtionden? En första motion om att bygga kanalen hade lagts redan 1884.

Nedan överst ser vi den grekiska ångaren *Kosti* stående på botten utanför Falsterborev i september 1939. Hon ingår på sätt och vis i berättelsen om Falsterbokanalens tillkomst.



Direkt efter krigsutbrottet den 3 september 1939 började Tyskland minera farlederna in till Östersjön. Framför allt för att förhindra fientliga ubåtar att ta sig in och men även för att kunna kontrollera handelsfartygstrafiken ut och in från Östersjön. Denna första minspärr mot Öresund kom att läggas från en punkt norr om danska Mön fram till fyra sjömil utanför Måkläppens sydspets utanför Falsterbo. De fyra sjömil hängde samman med den av Sverige sedan år 1779 hävdade territorialgränsen. Den tyska *Seekriegsleitung (SKL)* muttrade dock över denna gränsdragning vars respekterande, åtminstone för stunden, var anbefalld av *Auswärtiges Amt* (det tyska utrikesministeriet).

Första offret för mineringen blev den grekiska ångaren *Kosti* från Pireus (bilden). Tidigt på förmiddagen den 4 september 1939 kom hon tuffandes i godan ro söderifrån med en last av 7 000 ton props från Leningrad (Sankt Petersburg) till Antwerpen. Trots varningar från tyska minutläggare och i radiosändningar seglade hon rakt in i minspärren två sjömil sydost om Falsterborevs fyrskepp. Minan rev upp ett stort hål och fartyget vattenfylldes snabbt. Senare på kvällen sjönk hon men delar av fartyget förblev synliga ovanför vattenytan. Besättningen på 29 man klarade sig oskadd och infördes till Malmö. Stora delar av däckslasten flöt iland på ständerna runt Falsterbo.

I samband med bärgningen kunde dykarna konstatera att fartyget stod ovanpå ett annat vrak som troligen hade legat där sedan första världskriget.

Bärgningsarbetet blev komplicerat. Sedan ett svenskt bolag givet upp övertog Svitser arbetet och lyckades efter mycket arbete få upp vraket och bogsera det till Köpenhamn. På bärgningsfartyget berättade man att då sjön gick hög kunde man höra sju a åtta minexplosioner dagligen. Minorna kolliderade med varandra genom sjöhävningen och exploderade.

Minsprängningen av *Kosti* satte fart på utprickningsarbetet av en svensk neutralitetsled från Luleå till Kosteröarna. Denna första led hade ett djupgående av endast fem meter utanför Falsterbo och infarten till Öresund. I oktober 1939 utprickades en yttre led med ett djupgående på cirka sju meter och för denna var man tvungen att vid Falsterbo utnyttja den hävdade fyramilsgränsen.

Den 25 november utsträckte tyskarna minfältet söder om Falsterbo fram till tre sjömil från Måkläppens sydspets trots kraftiga protester från den svenska regeringen. Innanför tremilsgränsen var max djupgående vid Falsterbo bara cirka fem meter vilket fick stora konsekvenser både för Sveriges och andra neutrala länders fartygstrafik mellan Östersjön och Kattegatt/Skagerrak. Större fartygslaster fick läktras över till mindre fartyg i hamnar på resp. sida om Falsterbo för transport genom leden och sedan lastas igen på större fartyg efter passagen, alternativt färdas med järnväg mellan hamnarna.

Anledningen till utvidgningen var att tyska SKL upptäckt att merparten av de neutrala ländernas fartyg föredrog att gå inom det svenska territorialzonen istället för att passera genom de av tyskarna kontrollerade öppningarna i minspärren och på så sätt undandrog sig deras kontrabandskontroll.

Den 12 december och 13 december minsprängdes ångaren *Torö* och tankmotorfartyget *Algol* av drivande minor i denna nu begränsade svenska neutralitetsleden syd Falsterbo. Inte ens denna farled var alltså helt säker för tyska minor och daglig minsvepning av leden infördes.

Det nya läget ledde till att det blev fart på det gamla kanalprojektet genom Falsterbonäset. Ett nytt planarbete hade startat redan den 17 november när man började misstänka tyskarnas avsikter. Den 2 december var planen klar och den 22 december gav berörda myndigheter klartecken samt anslog 7 miljoner kronor (som senare blev 21 miljoner) till byggandet.

Arbetet med kanalen började sedan redan under nyårshelgen med utstakning av kanalsträckningen på den under rekordvintern 1939/1940 hårdfrusna marken och ett stort antal människor engagerades för trädfällning.

När vintern och isen släppt sitt grepp satte runt 500 beredskapsarbetare igång med grävning av kanalen och med muddringsarbeten av tillfartslederna. Huvudentreprenör var Svenska Asfalt AB. I Östersjön och Höllviken samlades en armada av mudderverk och sandsugare. Ett tag hade man tolv mudderverk igång i tre skift.

Den 21 juli 1941 bröt man igenom näset under jubel och den 1 augusti passerade lotsångaren *Malmö* med statsråd och andra dignitärer ombord genom det uppgrävda "diket". Under hösten färdigställdes kanalen och viss trafik släpptes igenom. Den 1 januari 1942 skedde sedan det officiella öppnandet av kanalen.

Djupgåendet i den 1,6 km långa kanalen blev cirka sju meter dvs. samma som i Flintrännan i Öresund. Max fartygsbredd i slussarna blev cirka 25 meter. Under det första fulla verksamhetsåret 1942 passerades kanalen av inte mindre än 5 191 fartyg varav 1 489 utländska. Storleksmässigt var det alltifrån ganska små fartyg ända upp till 10 000-tonnare.

Totalt passerade drygt 30 000 fartyg kanalen under krigsåren.

För de som vill veta mer om själva byggandet av Falsterbokanalen finns det intressant film: på youtube.

<https://www.youtube.com/watch?v=e9Q6jRV8Tyl>

Bilden på den sjunkna *Kosti* är en målning gjord av den danske marinmålaren Qvistorff Victor (1882-1953), troligen baserad på ett samtida fotografi. Qvistorff Victor fick smeknamnet "red lead painter" på grund av hans fascination för rostangripna fartyg. I *Kostis* fall kan man nog i dubbel bemärkelse tala om ett nedgånget fartyg. På nätet kan man hitta flera fina målningar av denne konstnär.

Text: Bo Jershed