

S/s "Energi" – en märklig historia – sänkt med berätt mod eller minsprängd?

Christer Nilsson

Jag är sedan barnsben en s.k. båtolog, eller som min närmaste omgivning säger, båtnörd. Det spännande fall jag här vill berätta om är en riktig kriminalhistoria, där jag egentligen inte har någon erfarenhet. Precis som många andra slukar jag detektivhistorier på TV, och kanske kan jag få något tips om hur man skall gå till väga för att nå målet, nämligen vad eller vem som låg bakom sänkningen av ångfartyget *Energi* en kulan höstkväll 1950 mitt på Ålands hav?

Officiellt är fallet förvisso redan klart. Det finns en dom i ärendet, volym A1:76 daterad 1966-05-13, arkiverad på Stockholms stadsarkiv. Men många av de frågor som väcktes under rättegången har förblivit obesvarade. Svaren kanske försvann i samma stund fartyget försvann från havets yta.

De 16 besättningsmännen ombord kom från många olika länder med olika bakgrund, och de hade säkert sina egna orsaker till varför de mönstrat på *Energi*. Hon var en ångare om ca 1 500 dwt, aldrig, tungarbetad och seglande under Panamaflagg, vad det nu år 1950 kunde ha betytt för sjösäkerhet och anställningsvillkor.

Jag hade länge haft en minnesbild av en tidningsartikel i form av en teckning där ett fartyg exploderar till sjöss, och där smällen sker i aktern. Det måste ha varit i mitten av 1960-talet som jag läste den. Jag har hela tiden vetat att fartyget hette *Energi* och att redaren eller redarna var så kallade exilbalter, bosatta i Stockholm.

Åren har gått, jag är nu dryga 60, men har aldrig glömt denna historia och då och då funderat på om det inte vore inte dags att ta reda på mera.

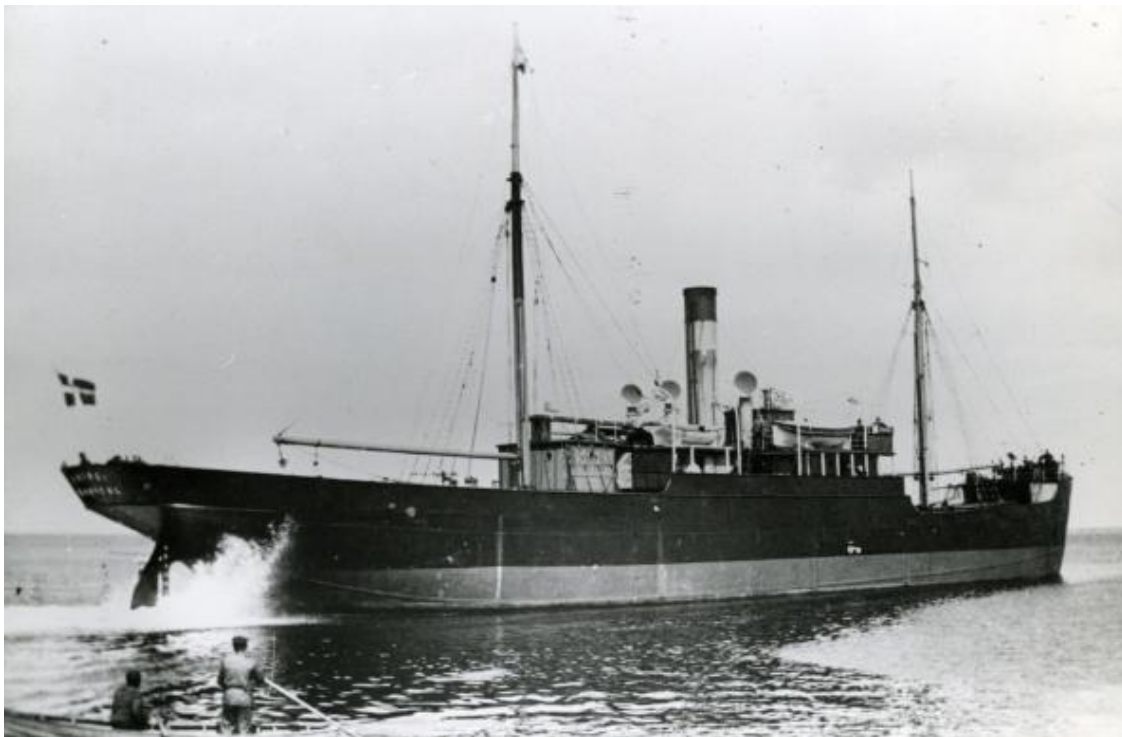
Det som fick mig att göra slag i saken var en artikel på Facebook där en blivande vän till mig skrev om just detta fall. Titeln på artikeln var "Sjörövarna på Skeppsbron". Fanns det alltså fler med intresse för detta fartyg? Ja, tydligen. Min vän Gösta Bågenholm och jag har under detta år utbytt många tankar och teorier om S/S *Energi*. Gösta har skrivit en bok där *Energi* ägnas ett helt kapitel.

I mina efterforskningar i saken har jag, 70 år efter den tragiska händelsen och ca 50 år efter det att jag först läste om fallet, hittat drygt 200 tidningsartiklar, främst från tiden för förlisningen och kort därefter men även under tiden för rättegången, från våren 1965 fram till domen i maj 1966.

Bakgrunden

Det första man kan notera är att de flesta av de inblandade var flyktingar från nuvarande Estland. De kom till Sverige efter kriget och etablerade sig med olika verksamheter. Flera av dem var redan redare och fortsatte på den banan, någon blev efterhand redare. Tanken med flera av dessa rederier som existerade och sköttes från Sverige, var enligt vad som står att läsa i media, att fartygen skulle användas som flykttfartyg om nu ryssarna skulle få för sig att invadera Sverige, eller kanske begära utlämnande av dessa ester. Man hade säkert den så kallade Baltutlämningen i färskt minne.

Flertalet exilester köpte andelar i dessa rederier, kanske sågs de som en biljett till friheten. Det rörde sig inte om några stora summor per person. Men någonting måste ju fartygen göra i väntan på det som eventuellt skulle komma, så de sysselsattes i trampfart där de gjorde samma jobb och nytta som andra likvärdiga fartyg vid tiden efter andra världskriget.



S/s Energi under dansk flagg år 1942. Fotograf okänd. Bildkälla: Sjöhistoriska museet

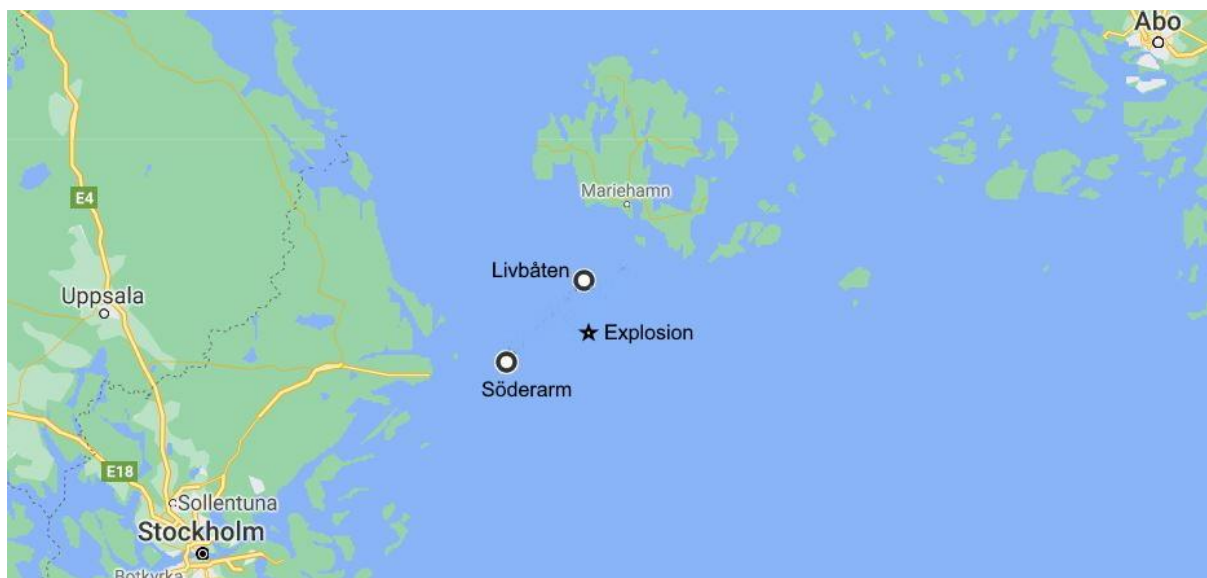
Vi koncentrerar oss nu på s/s Energi och går till året 1948. Fartyget var då danskt och såldes till Compania de Navegacion Estoco S.A., med kontor på Skeppsbron i Stockholm. Övertagandet skedde i Gävle. Flaggan blev Panamas. I en av alla de tidningsartiklar jag plöjt, berättar den avgående danske kaptenen Jörgensen att han vid övertagandet träffat flera av de nya redarna. Intresset föll speciellt på en

Johannes Timmerman, som blev övermaskinist på *Energi* och som var med på den sista resan och överlevde. Enligt kapten Jörgensen uppträdde Timmerman ganska nervöst.

Ny befälhavare för *Energi* blev en viss kapten Säkki, som dock mönstrade av ganska omgående, i varje fall före förlisningen 1950. Att Timmerman skulle ha närvarat ombord vid köpet förefaller ganska märkligt då han enligt utsagor i domen inte erbjöds anställning i *Energi* förrän 1950. Han hade heller inte tidigare haft anställning i något av Estocos fartyg. Däremot hade han haft anställning i ett fartyg som eldhärjades i Hamburg i mars 1950 under oklara omständigheter. Detta fartyg var *La Rosa*, tidigare Sveabolagets *Titania*. Likaså var Timmerman ombord på s/s *Alvi* som förliste i januari 1956, även detta under oklara omständigheter. Befälhavaren på *La Rosa* ansågs i pressen ha haft mycket nära relationer med rederiet Estoco.

Vad var det som hände?

Nu kanske det är dags att avslöja vad som hände, eller anses ha hänt, fartyget och dess besättning. Man hade lastat kisbränder, som är en restprodukt av järn efter rostning av svavelkis, eller möjligen kopparslig (uppgifterna går isär) i Svartvik utanför Sundsvall, med destination Rotterdam. Meningen var att lasten denna resa skulle ha bestått av trävaror från Finland men p.g.a. en strejk inom sågverksindustrin blev det alltså en annan last. Avresan skedde på kvällen den 20 september 1950. Vid vaktavlösning på bryggan kl. 20.00 dagen därpå, alltså den 21 september, skakades fartyget av en kraftig explosion i aktern. Inom tre minuter hade fartyget sjunkit.



Ungefärliga lägen för händelserna. Livbåten hittades 15 distansminuter nordost om Söderarm och den beräknades ha drivit ca 10 distansminuter norrut efter explosionen.

Nästa morgon plockades sex man upp av en fiskebåt och fördes till Stockholm. Tio man i besättningen drunknade, varav två hittades utanför den åländska skärgården. Här påträffades även en del vrakdelar. Den allmänna uppfattningen, som ivrigt stöddes av två av de räddade, eldaren Ernst Gloe och den tidigare nämnde Timmerman, var att fartyget gått på en mina och sprängts. Den teorin stötte tidigt på mothugg från svenskt marint håll men hörsammades inte. Vid sjöförklaringen på Panamas konsulat fastställdes teorin om en mina. Försäkringspengar betalades ut och saken lades till handlingarna.

Men... det fanns personer som visste mera om den verkliga anledningen till förlisningen. Ibland är det helt andra saker som förändrar människors liv. I detta fall var det en otrohetsaffär. I början av 1965, dvs. hela 15 år efter händelsen uppdagades sanningen, vilket skulle innebära att detta borde vara ett av de största massmorden i svensk kriminalhistoria!

Ju mer jag studerar och forskar i saken, desto flera frågetecken kommer fram. Var finns egentligen sanningen i denna historia? Hela Ålands hav och förgreningarna till Rederiet Estoco framstår som en teaterscen. Ibland tappar skådespelarna konceptet och får improvisera. Plötsligt går ridån ner, en ny scen uppdagas men hur kommer slutet att bli...?

Vilka var skådespelarna i dramat på Ålands hav?

Hur det än är ställt med sanningen så har fartyget aldrig hittats på botten av Ålands hav. Förlisningen skedde troligen på finskt territorialvatten. Från svensk sida visades litet intresse vid förlisningstillfället. Fartyget seglade ju under Panamaflagg och därmed under Panamas jurisdiktion. Resurserna var heller inte de bästa på 1950-talet och fartyget hade ju helt enkelt gått på en mina. Detta var den gängse teorin i 15 år, ända tills fru Ulla Raag gick till polisen våren 1965 och berättade att hennes man sänkt fartyget med dynamit. Johannes och Ulla Raag låg i hemskillnad p.g.a. ett trassligt äktenskap. Det finns teorier om att fru Raag hade känt till sänkningen långt tidigare och till och med begärt mer pengar från rederiet än vad som utbetalats till aktörerna.

Med anledning av de nya uppgifter som kommit i dagen startade en rättegång under våren 1965. Ett stort antal personer med koppling till rederiet Compania de Navegacion Estoco S.A. och fartyget *Energi* instämades till tinget. Vid förhandlingarna framkom ett antal omständigheter som vi skall redovisa nedan. Här är huvudpersonerna:

August Woksepp, fartygets befälhavare, som omkom när *Energi* gick under.

Arved Mägi, rederiets VD. Rederiet Estoco ägdes av flertalet delägare men utåt framträdde civilekonomen, i bolaget kallad disponenten, och samtidigt VD, Arved Mägi. Mägi hävdade hela tiden att han inte var inblandad och inte var bekant med de som utförde sprängningen, men han dömdes ändå till 8 års fängelse. I slutet av förhören framkom dock att han visste mera, men samvetet satte stopp för att peka ut någon. Mägi överklagade och målet gick till hovrätten utan ändring förutom en lindring i en åtalspunkt. Mägi ansökte om prövning i hovrätten men detta lämnades utan bifall.

Johannes Raag – en vilsen flykting, utbildad i sabotageteknik i tyska styrkor, flydde efter kriget till Danmark och hamnade sedan i Sverige. Han sysslade en tid med skogsarbete i Grythyttan och startade sedan guldsmedsaffär med en viss Oskar Pärno i Torshälla. Det kunde sedermera under utredningen bevisas att Raag varit i Grythyttan och inhandlat dynamit. För att inte väcka misstankar hade han bedrivit stubbsprängning. Raag blev via Oskar Pärno införlivad i sprängningsplanerna av *Energi*, vilket han accepterade. En ekonomisk ersättning var utlovad, eller kanske tilltvingade han sig en sådan? "Dynamitarden" Raag erkände sig i alla fall skyldig och blev också dömd till 8 år.

Oskar Pärno var bekant med Raag sedan deras tid med tyska soldater, där de bl.a. fick utbildning i sprängteknik. Båda var verksamma inom guldsmedsbranschen och som nämnts ovan delägare av en firma i samma bransch. Pärno skulle ha varit ombord vid sprängningen, men han erkände sig ändå delaktig, och fick 4 års fängelse.

Olav Täheväli var enligt domen den kontaktman som först skulle ha värvat Oskar Pärno, som då fick kalla fötter inför uppdraget och i stället värvade Raag. Täheväli var son till en prost inom den estniska församlingen i Stockholm. Han omkom vid förlisningen.

Johannes Timmerman tjänstgjorde som övermaskinist på *Energi*. Timmerman kom till Sverige 1946. Han hade erbjudits anställning sommaren 1950 sedan två andra personer avmönstrat, då de ej ville delta i sänkingsplanerna. Mägi skulle ha vidtalat kapten Woksepp som invigde de två som mönstrade av. Timmerman skulle däremot ha accepterat, efter ett möte med Arved Mägi. Timmerman och Mägi var ytligt bekanta sedan tiden i Estland innan de kom till Sverige. Detta står att läsa om i domen och är åklagarens version. Timmerman skulle enligt domen ha haft i uppgift att fylla fartygets barlasttankar innan sprängningen men det kunde aldrig bevisas,

och ingen av de överlevande hade märkt att fartyget lågt speciellt djupt. Timmerman ger själv en helt annan version och framställde sig själv som oskyldigt offer. Detta med framgång eftersom han ej fällades. Han hade därför anspråk på ersättning efter drygt 6 månader i häktet. Timmerman fortsatte senare i andra fartyg i Estoco, bl.a. på den nyinköpta båten *Sonja*, ex Transmarins *Sonja*.

Några övriga personer skymtar också i domstolsförhandlingarna:

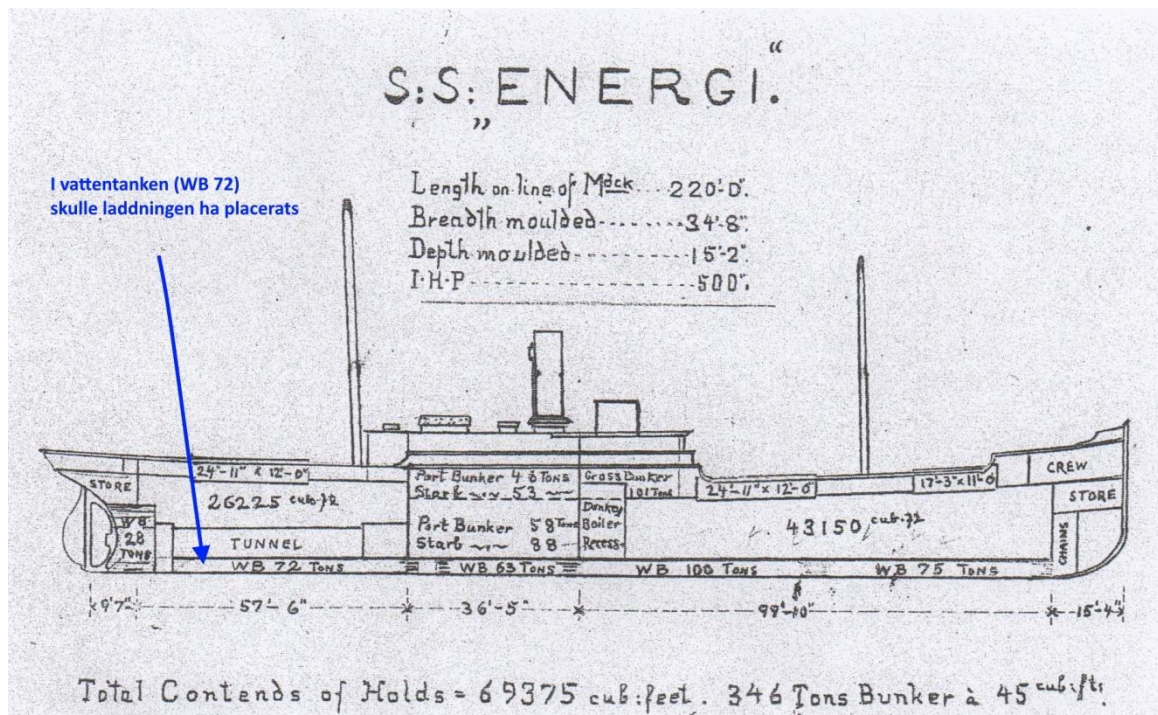
Ivar Pöhl, präst och delägare, delgiven misstanke men veterligen aldrig häktad, samt sjökaptenen och delägaren **Johannes Mänder**. Denne Mänder intervjuades om en eventuell delaktighet i sänkningen men utan resultat.

Den sista resan

Alla ovan nämnda utom Mägi, Pöhl, Pärno och Mänder var mönstrade ombord i *Energi* under den sista resan, Raag som steward och Täheväli som mässpojke.

Besättningen på denna resa var alltså utökad med två gröngölingar till sjöss, Raag och Täheväli. De hade åkt tåg från Stockholm till Sundsvall och hämtades av fartygets dåvarande befälhavare, August Woksepp, med taxi. Dynamit medfördes i en resväska. För de överlevande i besättningen framstod de två som turister eller passagerare på nöjesresa. Någon del i arbetet ombord hann de ej utföra under det dygn som förlöpte mellan avgång och explosion. Även befälhavaren omkom och enligt domen var han införstådd med vad som skulle ske och han skulle även ha bestämt plats för gärningen.

Vid rättegången framkom att fartyget sprängdes medelst en laddning dynamit, klart överdimensionerad, i sötvattenstanken. Skrovet tålde naturligtvis inte detta, utan effekten blev förödande. Anledningen till sprängningen skulle enligt domen ha varit ekonomisk vinning genom försäkringsbedrägeri.



De överlevande efter sprängningen plockades upp av en fiskebåt på morgonen den 22 september. Det var Johannes Raag, Ernst Gloe, tysk eldare, Paavo Mäkilä, finsk lättmatros, Johannes Timmerman, estnisk maskinist, Herman Kuchel, tysk eldare samt Günther Offerman, tysk lättmatros. Några av dessa finns omnämnda i domen och några av dem figurerar även i tidningsartiklar:

Lättmatrosen Paavo Mäkilä, anställdes i augusti 1950. Explosionen skedde på kvällen då han avlöste lättmatros Offerman. Mäkilä kunde vittna om att en av styrmännen varit mån om att fartyget skulle lastas med akterligt trim i Svartvik. Det föreföll honom något märkligt. Mäkilä bosatte sig sedermera i Danmark och arbetade som snickare.

Günther Offerman var fartygets yngste medlem. Han var tysk medborgare från Stade utanför Hamburg och anställdes 1950 på *Energi*. Vid explosionen hade han vakten på bryggan. Offerman bidrog med tidpunkten för explosionen. Hans armbandsur hade nämligen stannat på 20.06, och därför tror man att själva explosionen skedde 20.03. Offerman uttalade sig i pressen att livbåtarna ej gick att sjösätta då det skulle ha tagit 20 minuter. Livbåtar och livbälten var i dålig kondition. Enligt Offermans egna uppgifter var han från rederihåll ombedd att inte säga något om utrustningens kondition under sjöförklaringen. Denna begäran hörsammade Offerman.



Tre sjömän landstiger vid Skeppsbron Stockholm 22 september 1950. Från vänster Johannes Raag, steward, Günther Offerman, lättmatros, Ernst Gloe, eldare. På bilden saknas de övriga överlevande, Johannes Timmerman, maskinist, Herman Kuchel, eldare, samt Paavo Mäkilä, lättmatros. Foto Pressens Bild AB.

De överlevande tillbringade en lång dag den 22 september ombord på den räddande fiskebåten. Vad som skedde ombord och vilka åtgärder som diskuterades här är också motsägelsefullt. Fiskebåten gick via Furusund till Stockholm. I pressen framgår det att de anlöpte lotsstationen vid Furusund och ringde in till Stockholm (vart är oklart) och meddelade sin belägenhet. Enligt fiskebåtens kapten hölls skeppsråd varefter man beslöt att anlöp Stockholm. Detta skeppsråd förnekas av Offerman. Båten styrde direkt mot Stockholm. Vid ankomsten dit fick fiskebåtens kapten en reprimand, förmodligen av Arved Mägi, att man ej anlöp Åland istället. Då skulle enligt Mägi sjöräddningen kunnat påkallas snabbare och inte som nu, ett dygn gått mellan explosion och landningen i Stockholm.

Det kanske kan vara en poäng. Till saken hör också att enligt domen så var uppfattningen bland de införlivade i planerna ombord på *Energi* att man inte skulle ta sig till Sverige utan i stället skulle man ro till Åland. Av någon anledning tänkte man att saken skulle få mindre uppmärksamhet där än på svenska sidan.

I runda tal 200 tidningsartiklar finns som sagt om detta fall. Det böljar liksom Ålands Hav fram och tillbaka. Pengar och mutor, vem bestämde och hur? Hade fartyget ändå gått på en mina? Nu är genombrottet nära... men nej. Fartyget var även besiktigat i Gävle 1949 och befann sig inte i sämre skick än liknande fartyg under annan flagg. Dock stod klassningar med höga kostnader inför dörren. Fanns det politiska skäl att sänka fartyget? Undersökningar tycks ha gjorts ända ner i ryska arkiv. Fanns känslig last ombord?

Hur det än är ställt med sanningen så har fartyget aldrig hittats på botten av Ålands hav. Förlisningen skedde troligen på finskt territorialvatten. Många av uppgifterna i domen kan anses vara gissningar om troliga skeenden, förutom Johannes Raags och Oskars Pärnos erkännande. Men det finns ju också människor som tar på sig skulden för andras fel och gärningar även om det inte kan bevisas här.

Det finns mycket att fundera på i fallet *Energi*. Hur det än var så har tio sjömän omkommit i en händelse som förmodligen gått snett. Meningen var säkert inte att någon skulle omkomma. Det måste ha känts djupt ångerfullt för Johannes Raag, då han kämpade för sitt liv en septembernatt i Ålands hav. Detta gav han också uttryck för under förhören.

Tidningsartikeln som jag sett inför mitt inre med en teckning där fartyget sprängs, hittade jag aldrig, men dock några som var liknande. Vad gäller *Energi* och dess omkomna, må de alla vila i frid, med eller utan gott samvete.