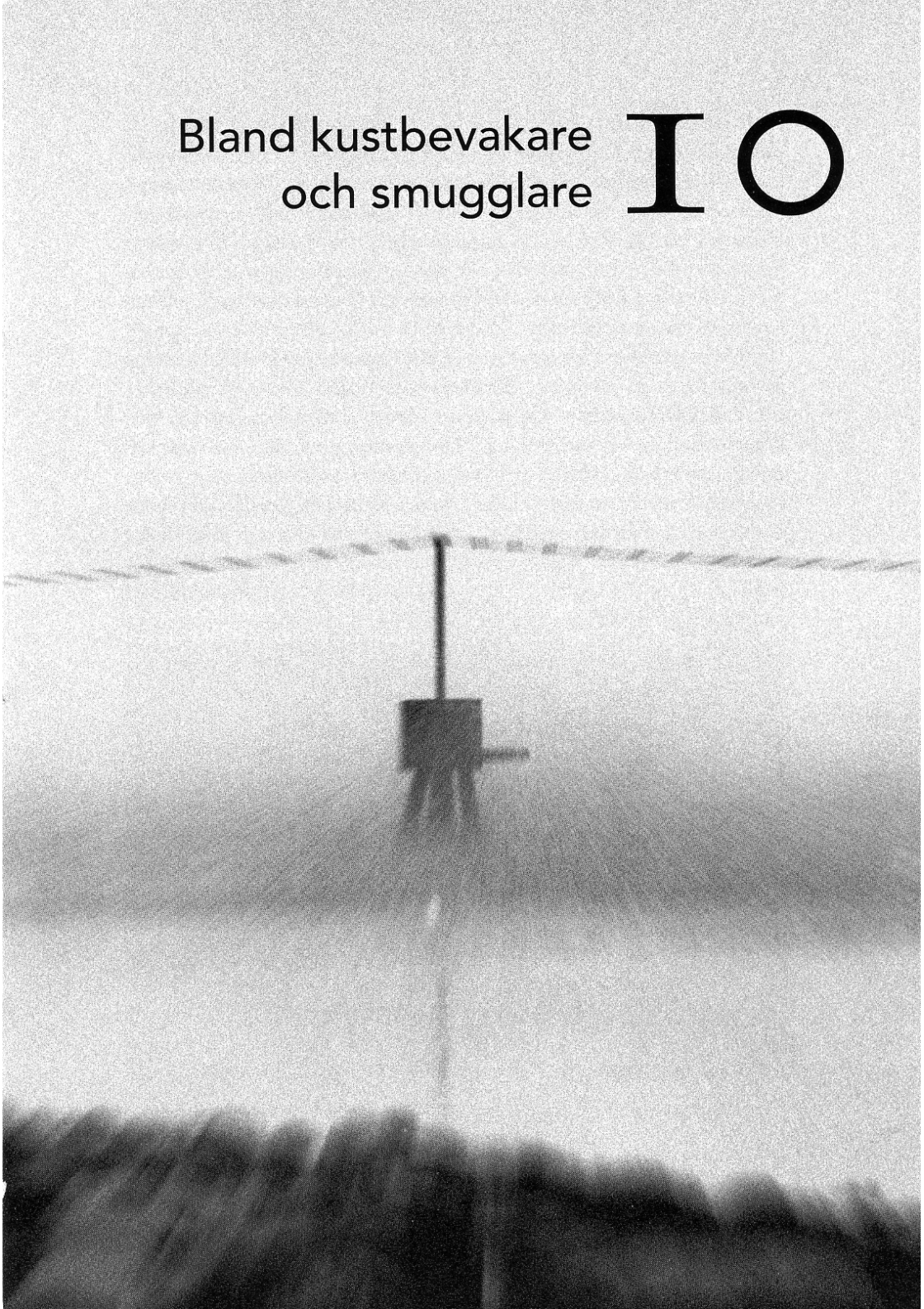


Bland kustbevakare
och smugglare

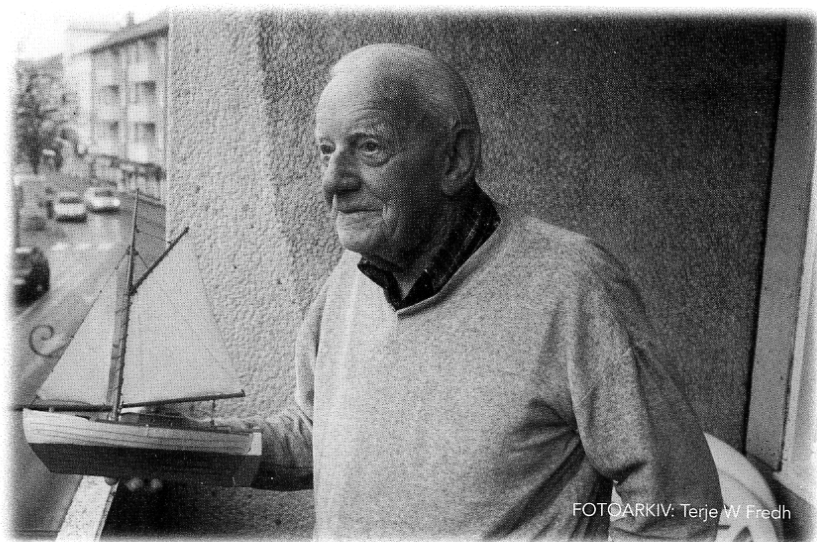
I O



Femtio år i kustvakt

– Knark visste vi inte vad det var och jag tror inte ens att det fanns när jag började som kustbevakare. Orden kommer från Nils Holmgren i Strömstad som i nästan 50 år var till sjöss inom Kustbevakningen. Holmgren avled 2001, 92 år gammal. Jag träffade honom samma år i hans bostad i centrala Strömstad. När han stoppat pipan och satt sig till ro i finsoffan började han berätta om sitt liv som är en viktig del av Kustbevakningens historia.

Nils var fast besluten att havet skulle komma att bli en del av hans liv. Som liten satt han i hamnen i Havstensund och tittade på när fiskebåtar, fraktbåtar och kustbevakarnas båtar pilade ut och in i hamnen. Pappan var kustbevakare och Nils var redan som liten pojke intresserad av att titta på bilderna av båtarna som fanns i Tullverkets katalog. Han kunde ännu inte läsa. Han drömde om att en gång själv få tjänstgöra på en kustbevakningsbåt. År 1923 gick drömmen i uppfyllelse då han tillsammans med tre andra kustbevakare fick åka till varvet och ta över ett nybygge.



Många spritsmugglare har blivit jagade av Nils Holmgren i Strömstad.

Sparade ihop till egen båt

Innan dess, som 14-åring, hade Nils sparat ihop lite pengar och kunde på en auktion ropa in en snäcka för 500 kronor. Allt hade han inte kontant men han körde runt med snäckan och hämtade hummer, krabba och makrill till uppköparna och kunde på det sättet betala av på den egna båten.

Den största händelsen som liten grabb var när Nils en dag fick följa med pappan på en tur längst kusten och just den dagen grep de på bar gärning en misstänkt svensk spritsmugglare som de förde in till Havstenssund.

– Smugglaren ville inte visa var de gömt spriten, berättade Nils, men då tog pappa fram en revolver som han riktade mot mannen. Då pekade smugglaren mot båtens botten. I en tamp hängde det fyra säckar med plåtdunkar fulla av sprit. Säckarna var hängda på ett sådant sätt att det inte fanns risk att de skulle hamna i propellern.

Mahognybåt med trimmad motor

Lite senare byggde varvet i Kristinehamn en ny kustbevakningsbåt som var 55 fot med skrov av mahogny. Motorerna, bensindrivna för att vara så tysta som möjligt, var av märket Scania-Vabis och kunde trimmas att gå 15 knop. Detta behövdes då spritsmugglarna också skaffat sig båtar som körde så här fort.

Chefen ombord hette Alnebrand från Styrösö och förutom Nils fanns Sylve Arvidsson och Folke Ohlbin från Dyngö ombord. Den stora arbetsuppgiften var att jaga smugglare för spriten flödade in i Sverige som hade motbok.

– Båten var härlig, berättade Nils. Vi körde hemifrån och var borta i fem veckor i ett sträck. Vi arbetade alla dagar och helger och det fanns ingen ersättning för övertid, helger, kvällar eller nattjänst.

Motorerna var trimmade från varvet men vi slipade själva ventillerna efter 90 timmars gång. Vidare fick vi varje timma droppa olja på ventilpinnarna för annars fanns det risk att motorerna skulle skära. Vi köpte proviant i kusthamnarna eller så köpte vi av danska fiskare för vi låg långa tider mellan Sverige och Danmark.

Lönande spritsmuggling

Sverige hade motbok och i Norge var det förbud på att sälja sprit under hela 20-talet. Detta skapade en grogrund för att smugla. Stora flottor med alla typer av båtar sattes in för att smugla sprit vilket alltid är en följd av förbud och höga priser.

I Tyskland och Holland fanns de stora spritfabrikerna och från dessa skeppades spriten ut i dunkar med mindre båtar. Nils kan berättade om fartyg som låg på internationellt vatten och sålde sprit. Spritbåtarna låg utanför den svenska territorialgränsen och var lagerfartyg där mindre båtar hämtade spriten.

Spriten gick till mottagare från södra Halland till Sydnorge. På 20-talet köpte smugglarna spriten för 70 öre per liter och lade sedan på några kronor när de sålde. Tre kronor var ett vanligt pris och smugglarna gjorde stora pengar.

Möte med storsmugglaren

En av de som Nils jagade var den legendariske smugglaren Ernst Bremer som i sina memoarer berättade att han vid ett tillfälle hade tullkontroll när han efter kontrollen bjöd tullarna på ett kopp kaffe. Enligt Bremen satt tullarna på en liten lucka på däcket. Under den fanns tusentals liter sprit.

– Här har nog Bremer fantiserat, sade Nils. Ett så lätt gömställe hade vi upptäckt, men jag vet en gång då Bremer låg med sin båt vid Sockerbruket i Göteborg. När han fick se tullen komma kapade han en vajer som i en boj höll ett antal spritdunkar som flöt på tio meters djup. Han var förslagen den mannen!

Även om smugglingen var ett brott så var Bremer en hygglig person som aldrig använde våld utan bara hade målsättningen att lura myndigheterna. Ingen person kom dock till skada såvida de inte drack ihjäl sig på smuggelsprit. Enligt de analyser som gjordes så var en hel del av spriten att betrakta som teknisk sprit och alltså farlig att dricka. Ett annat sätt att gömma plåtdunkarna med sprit var att ha dem under båten. Dunkarna fästes i så kallade torpeder som var ett fäste med ställinor och vinkeljärn som höll fast dunkarna även när båten var under gång.

Bordade skuta på svenskt vatten

År 1928 fick Nils och hans kamrater tag på ett stort smuggelfartyg som anmärkningsvärt nog låg på svenskt vatten västerut från Lysekil. När vi gick ombord hittade vi i lastrummet dunkar som tillsammans innehöll 18 000 liter sprit. Nils har en förklaring varför skutan kommit in på svenskt vatten. Spriten var lastad i Holland medan vinkeljärnen för att dölja spriten togs ombord i Fredrikshavn. Nu gjorde järnet att kompassen visade fel och skutan hamnade på svenskt vatten.

– En del av smugglarna var djärva, fräcka och förslagna, minns Nils. Anmärkningsvärt var när Strömstad fick besök av en tysk hjulångare som hette Greifswald. Den låg vid kaj mitt i staden. När vi visiterade båten fanns det bara sprit för besättningen och några dunkar som kaptenen sade var till rengöring. Det gick dock rykten att båten sålde sprit både till privatpersoner och serveringar varför vi gjorde nya kontroller, dock utan att hitta sprit. Var den gömdes förblev en gåta.

Nils berättade också att många av smugglarna hade vapen vilket var förbjudet att ha på svenskt vatten. Tullen hittade många vapen som togs i beslag.

Nils berättade:

”Vi gjorde 1929 en kontroll av en tysk skuta som hette Bolinder. Vi förklarade för kaptenen att vapen var förbjudna enligt svensk lag. Kaptenen lämnade då som gåva till Tullverket en Walter & Saur-pistol av bästa märke.

– Vi lämnade vapnen till polisen i Strömstad men jag hörde aldrig varhän vapnen tog vägen. Troligen var det någon hög polis som behöll vapnen själv.”

Alkoholpolitiken som underblåste smuggling

Straffen för smugglarna var hårda om de ertappades. Samhällsklimatet under 1900-talets första halva kännetecknades av en mycket stark nykterhetsrörelse med stort politiskt inflytande i riksdag och regering. Det moderna samhällsbygget förutsatte enligt ledande politiker att svenskarnas ohejdade supande under det sena 1800-talet upphörde. Industrialisterna önskade nyktra arbetare för att öka produktiviteten och arbetarrörelsen såg nykterhet som en förutsättning för den politiska och fackliga kampen.

Arbetarrörelsen och nykterhetsrörelsen ingick en stark allians. Många ivrade för totalförbud, även i riksdagen. Andra såg faror, politiska men också ekonomiska, om brännvinsförsäljningen upphörde helt.

I stället kom det s.k. Brattssystemet, som innebar en kompromiss såtillvida att de som inte kunde sköta spriten, eller inte hade råd med den, skulle "torrläggas", medan normalkonsumenten som tilldelades motbok inte "hade något att frukta".

På så sätt kunde också staten tillförsäkras mycket goda inkomster från bl.a. storsäljaren "Absolut Rent Brännvin" via egna tillverkaren Monopolet och egna distributören Systembolaget. Så blev det också, en strikt reglerad monopolmarknad med reklamförbud och höga priser för att motverka ohämmat superi (och samtidigt stärka statskassan) skapades. Monopolets existens utgör än idag ett rött skynke för marknads- och alkoholliberaler och ett omhuldat social-ekonomiskt instrument för myndigheterna. Nykterhetsrörelsens storhetstid kring första världskriget har dock inte återkommit.

Smugglarna dömdes därför också hårt, lasten togs i beslag och båtarna såldes på offentlig auktion. Med tiden kom många före detta smuggelbåtar att övergå i kustbornas ägo. Det hände också att smugglarna genom bulvaner köpte tillbaka sina båtar.

Jagade i sjutton dygn

Många gånger höll smugglarjakterna på länge. Sjutton dygn var den längsta jakten Nils var med om och denna skedde mellan Marstrand i söder och Koster i norr och ut mot yttersta kanten av Skagerak.

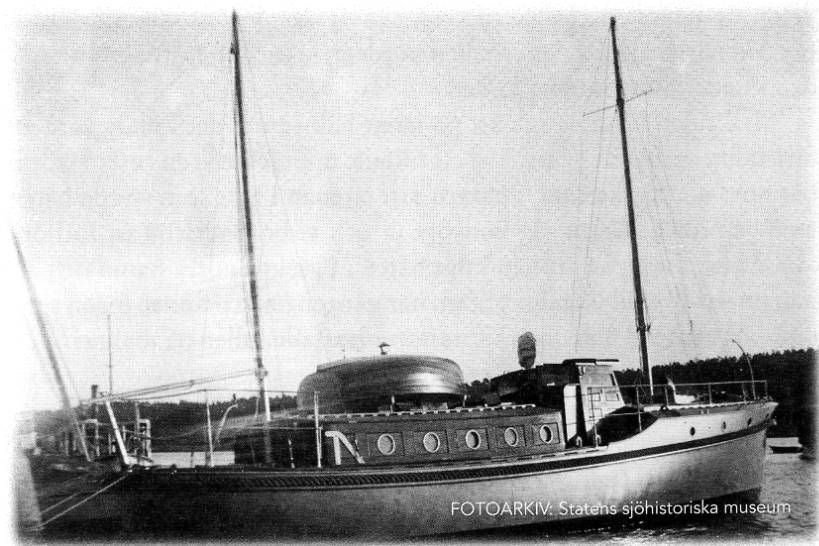
Nils berättade att kustbevakningsbåtarna saknade utrustning för kommunikation med land. Ville man ha kontakt med kollegor och chefer fick man köra iland och ringa. Samarbetet med den danska tullen var utmärkt och många gånger var Nils i Fredrikshavn och i Skagen.

Nils berättade:

"1925 hade vi fått ett tips om att några hos oss kända göteborgare skulle hämta ett stort parti sprit i Fredrikshavn. Vi gick till de säkra spritläktringsplatserna vid Herthas Flak och Trindeln men där fanns inga båtar. Vi stack då upp till Skagen där vi fick se den efterspanade

båten. Den skulle runda udden när vi såg den i kikaren. Sedan försvann smuggelbåten, men vi antog att smugglaren gått till Hirtshals. När vi kom dit och hade lagt till kom smuggelbåten och lade till vid kajen efter en stund. Vi satt i ruffen när vi hörde steg på däck och ner kom två män som frågade varför vi förföljde deras båt. De uppgav att de skulle proviantera i Skagen och Hirtshals. Vi tyckte att det var konstigt att båten provianterat på två platser som låg intill varandra.

När den misstänkta båten gick följde vi efter den och nu sattes kursen mot Anholt eller Läsö. Någon kontakt med en större spritskuta fick inte göteborgarna. Smugglarbåten som var snabb försvann mot Fredrikshavn där vi fick veta att skeppshandeln vägrade lämna proviant. Då ledsnade smugglarna och satte kurs mot svenska kusten. Vi tappade bort smugglarna som försvann bland danska snurrevadsbåtar som låg i Skagerak. De båda männen kom vi dock att stöta på många gånger.



Så här såg tullkryssarna ut när Nils började.

Folket krävde dessa drycker

Hos många var sprittörsten stor och Nils berättade om när tullarna i Havstensund bärgade 22 dunkar sprit som drev in till hamnen. Dunkarna hade fått sina törnar och lödningen sprack så att det sipprade ut en mycket tunn stråle. Det var en syn för Bacchus när folk låg på marken gapande som lufthungrande dörjmakrillar i förhoppningen om att något av spriten skulle hamna i deras strupe.

– Andra kom med öskar och försökta bärga lite av de dyra droppar som rann ut. Inte missunnade vi ortens folk att få smaka lite starkt, säger Nils med 60 års distans på händelserna. Vi fann mycket sprit men detta var bara en bråkdel mot vad som smugglades in. Kustbevakningen förde en ojämn kamp mot smugglarna. Precis som med knarksmugglingen idag så var det stora ligor som skötte produktion och distribution av spriten. Den snabbaste smuggelbåten kunde köra 40 knop och då kunde vi inte hänga med, berättade Nils.

Nils minns att de jagade en tysk båt 1928:

”Det var vinter och isen hade lagt sig. Tysken var på väg mot Oslofjorden när vi jagade den. Tysken körde in i isen och fastnade varefter den kunde tas av norska kollegor.

Med tiden lärde vi oss att på långt håll se om det kunde vara en misstänkt spritsmugglare. Vid ett tillfälle upptäckte vi en ruffad större båt norr om Kyrkesund. I aktern satt en man i hatt som styrde båten med ena foten. Detta såg konstigt ut och vi bordade för att förhöra oss. Ägaren uppgav att han köpt båten i Lysekils norra hamn och att han nu var väg till Göteborg. Den här gången hade mannen ingen sprit ombord men vid åtskilliga spritaffärer träffade tullen på mannen som flera gånger dömdes för smuggling”.

Spritsmugglare blev flyktingsmugglare

Nils var med att jaga alla de stora och kända smugglarna. Ernst Bremer och hans båt Bergit var väl känd längs hela kusten. Minst lika känd var norrmannen Einar Sörensson som samarbetade med Bremer. När andra världskriget bröt ut sadlade Sörensen om till annan smuggling.

Nils minns:

”År 1943 såg vi en tungt lastat skuta utanför Hållö. Det var dåligt väder och vi körde intill för att kontrollera. Det visade sig att skutan var på väg från Sandefjord till Lysekil. Ombord fanns ett tjugotal flyktingar som blev förskräckta när de såg oss komma i uniform. En liten flicka ropade att ”tysken kommer, tysken kommer”! Den som förde båtens talan var Einar Sörensen som nu transporterade flyktingar mot betalning. Det sägs att den gamle spritsmugglaren Sörensen dog på fredsdagen när ett spritkök exploderade.”

Belönades av norska staten

Efter ett långt liv till sjöss i enkla bevakningsbåtar blev Nils tullmästare och fick landkommendering. Nils var ingen pappersmänniska och han längtade alltid ut till havs. Nämnas kan att Nils Holmgren aktivt deltog i mottagandet av flyktingar som kom till norra Bohuslän från Norge. Många kom även landvägen. För sina insatser för flyktingarna blev Nils belönad med olika norska utmärkelser och han är idag ett aktat namn hos de normän som skrivit ner motståndsrörelsens historia.