

2021-04-26

## Ångfartyget *Siri*, *Serla* ... *Rudnitchar*

Nedan ser vi den judiska flyktingbåten *Rudnitchar* i den bulgariska hamnen Varna. Tiden är troligen hösten 1939. Hon hade ett svenskt förlutet och såg dagens ljus 1872 som *Siri* vid Motala Verkstad i Norrköping. 70 år senare, under krigsvintern 1942, mötte hon sitt öde i Svarta havet vid inloppet till Bosporen, då i tjänst hos tyska Kriegsmarine. Men vi tar det från början.



Ursprunglig beställare var det under 1871 nybildade Ångfartygsbolaget Neptunus i Malmö. Bolaget bildades för att med ångfartyg bedriva reguljär trafik mellan västkusthamnar, Malmö, Köpenhamn, Rendsburg och Hamburg. Strax efter bildandet lade man en beställning på två ångfartyg hos Motala Verkstad i Norrköping för leverans följande år. Specifikationen var att fartygen skulle byggas av järn och bessemerstål till Veritas första klassens tredje division. Lastutrymmet under däck skulle motsvara 12 400 kubikfot och de skulle kunna ta en viktlast på 5 490 centner (275 ton) samt förses med hytter för passagerare. Maskineriet skulle vara enligt det Woolfska compoundsystemet och med 45 hästkrafter kunna ge 7 ½ knop vid full last med en kolåtgång på 8 kubikfot/tim.

Det första fartyget levererades i maj 1872 och döptes till *Einar* och det andra levererades i augusti 1872 och döptes till *Siri*. Den 6 oktober anträdde *Siri* sin jungfruresa och innan årets slut hade hon hunnit med tre resor till Hamburg. Resorna dit gick via Rendsburgkanalen och floden Eider dvs. föregångaren till den senare Kielkanalen som stod färdig först 1895. I april

1876 meddelade rederiet att nu anlöptes bara Helsingborg, Malmö, Köpenhamn, Rendsburg och Hamburg. Detta för att få snabbare och tätare förbindelser mellan Malmö och Hamburg.

Efter fjorton år i denna fart såldes *Siri* 1886 till Gävle. Försäljningen ledde till tvist och de nya ägarna ville efter något år att köpet skulle återgå men fick inte medhåll vid den rättsliga prövningen. Istället byggdes hon om (förlängdes från 100 fot till 126 fot) och i samband med detta fick hon också nytt namn *Serla*. Efter ett mellanspel hos Ångfartygsaktiebolaget Trio i Göteborg hamnade hon sedan i Grekland 1919. Så småningom blev det Bulgarien vid Svarta havet där hon från 1937 under sitt nya namn *Rudnitchar* sysselsattes med att transportera malm mellan Burgas och Varna och även till turkiska hamnar.

År 1939 köptes fartyget av den bulgariske sionistaktivisten Baruch Konfino för att användas i den då illegala transporten av europeiska judar till Palestina. Sionismen var en rörelse med mål att skapa en judisk stat i Palestina. Palestina hade en huvudsakligen arabisk befolkning och var vid den här tiden ett protektorat under Storbritannien. När den judiska invandringen ökade i takt med att situationen för judar förvärrades i Europa uppstod spänningar mellan befolkningsgrupperna i Palestina. Storbritannien införde då invandringsstopp vilket ledde till illegal judisk flyktinginvandring över Medelhavet. Båtflyktingarna landsattes med mindre båtar på en lämplig sandstrand från moderfartyg till ankars eller liggande bi på djupare vatten.

På ett båtvarv i Varna lät Baruch Konfino efter inköpet bygga om *Rudnitchar* till ett flyktingtransportfartyg. I akter lastrummet byggdes två, och i förliga lastrummet tre våningar med träbritsar, så att fartyget fick en kapacitet för till att börja med 300, sedan för 450 till 500 personer. En färskvattentank och torrklosetter monterades, och dessutom på akterskeppet en ställning för att surra fast 4 båtar, som skulle användas vid debarkeringen.

Från augusti 1939 till januari 1940 gjorde *Rudnitchar* sammanlagt fyra resor från Varna till palestinska farvatten och lyckades landsätta 1 635 judiska flyktingar på stränderna runt Haifa. När hon efter den fjärde resan återvände i januari 1940 till Varna blev det dock slut med dessa resor. Varför det blev stopp är inte helt klarlagt. Var det de brittiska myndigheterna som fått bulgarerna att stoppa trafiken eller var det de nu tyskvänliga bulgariska myndigheterna som satte stopp för trafiken? Hur som helst fartyget blev nu istället chartrat av en tysk firma för malmtransporter fram till att tyska Kriegsmarine tog över henne i juli 1941 troligen för att användas som en maskerad ubåtsfälla.

Den 17 februari 1942 blev hon efter att ha skadats vid gång i is på resa Burgas – Istanbul satt på land vid norra inloppet till Bosporen och där övergiven. "Assumed constructive total loss" skrev Lloyd's senare i sina noteringar.

Text: Torsten Hagneus, Bo Jershed