

Nr 111.
Sjöförklaring med
besättningen å
"Färösund II".

1945 den 8 september.

Närvarande i Rätten: Borgmästaren Löwenberg, rådmännen Odén
och Ullman samt såsom sakkunniga vid
upptagagande av sjöförklaringar sjökap-
tenerna Carl Sundahl och John Larsson.

I egenskap av befälhavare å i Färösund hemmahörande motorfär-
jan "Färösund II" hade förste färjman Sven Oskar Olof Dahlberg in-
givit en så lydande ansökning:

"Till etc. =====Bil. 111 a.

Vid ansökningen fanns följad en så lydande rapport om sjö-
olycka:

"Rapport etc. =====Bil. 111 b.

Med anledning härav hade sjöförklaring blivit utsatt att äga
rum denna dag klockan 1300; och hade kungörelse härom blivit ve-
derbörligen införd i tidningen Gotlands Allehanda, varjämte dels
kallelse i brev med allmänna posten avsänts till förste färjman
Dahlberg dels ock telegrafiskt meddelande om sjöförklaringen av-
sänts till chefen för Kungl. Roslagens flygflottilj.

Efter genomgång av anmälningsskriften och den vid densamma
fögade rapporten om sjöolycka hade de tillkallade sakkunniga till
Rrns ordförande inkommit med en så lydande framställning:

"Skriftlig etc. =====Bil. 111 c.

Vid ärendets företagande å utsatt tid inställde sig förste
färjman Sven Dahlberg, åtföljd av besättningsmannen Vallentin Zet-
terlund, Laxarve i Boge, och direktören Holger Sundström, Nordervik
i Visby.

Därjämte tillstädeskom vägingeniören vid vägförvaltningen i
Gotlands län P.M. Bengtsson.

Bengtsson ingav transumt av protokoll vid sammanträde med re-
gimentskrigsrätten vid Kungl. Roslagens flygflottilj i Viggbyholm
den 17 juli 1945, nr 25, så lydande:

"N:r 25 etc. =====Bil. 111 d.

Till en början upplästes de av färjman Dahlberg ingivna hand-
lingarna, varvid Dahlberg vidhöll sina enligt dessa i saken lämna-
de uppgifter och därutöver delvis på frågor uppgav: Han vore 40-år-
gammal och innehavare av förstaklassoskepparebrev samt motorsköta-
rebevis. Sedan 8 år tillbaka vore han anställd såsom förste färjman
på Färösundsfärjan. Avståndet mellan Broa på Färö och färjstället
i Färösund vore 1400 meter. Han hade hållit den kurs, som färjan
alltid tidigare brukat hålla. Kursen hade denna gång liksom alltid
förut hållits något babord om färjstället. Vinden hade varit väst-
syd-väst. Någon avdrift att tala om hade det icke varit. Han hade

RÄCHSRA
EN
VISBY

Emil Ar
älagga
enligt
från d
ning f

1945 den 8 september.

sett när flygplanet startat från hangaren. Kursen hade hållits något snett mot färjan. Enligt Dahlbergs uppfattning hade det varit flygplanförarens avsikt att begiva sig över sundet till Broa samt starta därifrån. Vinden hade nämligen varit sådan, att startan bort äga rum från Broa. Flygplan brukade nämligen alltid starta i motvind för att lyfta lättare. Flygplanets hastighet hade efter hand ökat och kursen hållits rakt mot färjan. Hastigheten hade varit mycket stor. Dahlberg hade ansett en sammanstötning undviklig och hade för att icke få in flygplanet genom färjans portar girat styrbord. Denna manövert hade företagits omödelbart före kollisionen. Vid kollisionen hade pontonerna törnat emot färjans sida. En ställning för upphängning av lanternorna hade fått en stöt av flygplanets ena vinge. Flygplanet hade hela tiden befunnit sig på vattnet men hade legat högt, enär det haft hög fart.

Härefter hördes Zetterlund och Sundström var för sig, varvid de uppgåvo:

1/ Zetterlund, född den 15 juni 1915: Han hade varit anställd på "Färsund" under ett års tid. Vid det nu ifrågakomna tillfället hade han befunnit sig i färjans styrhytt utan att hava haft någon särskild uppgift där. Han hade sett när flygplanet tagits ut ur hangaren. Han hade samtalat med Dahlberg och undrat om flygplanet ifråga skulle vara lika närgånget som andra flygplan tidigare visat sig vara. Flygplanets kurs hade varit snett emot färjan och därefter gått mot denna, varvid hastigheten ökats avsevärt på ett avstånd av omkring 125 meter från färjan. Zetterlund hade fått den uppfattningen, att flygplanföraren haft för avsikt att få planet att lämna i medvind. ~~Starkt~~ ^{Omedelbart} före kollisionen hade Dahlberg girat något styrbord hän.

2/ Sundström, född den 28 maj 1909: Han hade vid det ifrågakomna tillfället befunnit sig ombord på färjan såsom passagerare. Han hade suttit vid ratten i sin vänsterstyrda automobil, som stått uppställd på färjans vänstra sida bakom en lastbil. Han hade haft solglasögon på sig, enär solen varit ganska besvärande. Han hade sett när flygplanet startat och sett att det haft kurs snett emot färjan. Sundström hade genast fått den uppfattningen att det skulle bli en sammanstötning, om icke flygplanet ändrade kurs. Med anledning härav hade Sundström ansett det vara säkrast att taga av sig glasögonen och gå ur bilen samt ställa sig i skydd bakom denna. Det hade förefallit Sundström som om flygplanet skolat lyfta, enär ibland endast bakändarna på pontonerna doppat i vattnet. Omedelbart före sammanstötningen hade färjan gjort en kraftig högergir. Vid sammanstötningen hade färjan lyfts något. Sund-

1945 den 8 september.

ström gjort den iakttagelsen, att flygplanet svängt fram och tillbaka på vattenytan.

Härefter finga Zetterlund, och Sundström, då jäv mot dem icke kunde utrönas, avlägga vittneseden samt mottaga erinran om dennes vikt och medförande förbindelse.

Var för sig hörda förklarade härefter Zetterlund och Sundström att de med den avlagda eden bekräftade tiktigheten av sina i saken lämnade uppgifter.

På fråga förklarade Sundström, att han icke yrkade någon ersättning för sin inställelse.

Då vidare icke förekom, förklarades sjöförklaringen avslutad, och skulle besked om vad sålunda förekommit lämnas genom utdrag av domboken.

Som ovan.

På Erns vägnar:

J. Larsson

Närvarande etc. --- se nr 111 --- Larsson.

Egenskap av befälhavare å i Visby hemmahörande ångfartyget

"Drotten" hade sjökaptanen Axel Rubarth ingivit en så lydande ansökning:

"Till etc. ===== Bil. 112 a.

Vid ansökningen funnos följande handlingar:

1/ En så lydande rapport om sjöolycka:

"Rapport etc. ===== Bil. 112 b.

2/ En så lydande besättningslista:

"Besättningslista etc. ===== Bil. 112 c.

Med anledning härav hade sjöförklaring blivit utsatt att ägas rum denna dag klockan 1400; och hade kungörelse härom blivit vederbärligen införd i tidningen Gotlands Allehanda, varjämte Ångfartygsaktiebolaget Gotland erhållit särskilt meddelande om sjöförklaringen.

Efter genomgång av de vid anmälningsskriften fogade handlingarna hade de tillkallade sakkunniga till Erns ordförande inkommit med en så lydande framställning:

"Skriftlig framställning etc. ===== Bil. 112 d.

Vid ärendets företagande å utsatt tid inställde sig sjökaptenen Axel Rubarth, åtföljd av följande personer ur fartygets besättning, nämligen förste styrmannen Knut Ahlberg, Solbergagatan 24 i Visby, andre styrmannen Arne Thuresson, Lothargatan 5 i Visby, rorgångaren Johan Södergren, Bokströmsgatan 3 i Visby, översmaskinisten Gustaf Söderman, Drottning Margaretas väg 3 i Kalmar, och smörjaren Edvin Nilsson, Slottsbacken 8 i Visby.

Till en början
böll sina enligt r
och därutöver delv
på bryggan vid mas
plåta i styrhytten
8. Fartyget hade d
riktning till dess
Härefter hade kurs
i enlighet med tid
sig vid Ångsholmen
holmen. Rubarth, s
dåliga sikten tyck
att han trodde, at
hade såväl han som
avsett "Ångsön". I
mot att rorgångare
babord hän. Strax
barth omedelbart
märkt, att fartyget
därefter glidit f
ankrats. Fartyget
stilla. Enligt Ru
man beräknat att
icke varit fullt
-Rubarth ansåge d
se på grund av de
ningen och rederi
Härefter hör
Därvid uppga
1876: Han hade bö
Gotlands tjänst å
på olika av holo
han stått till ro
När regnet piskat
i varje fall icke
Vid rundningen av
fartyget i enligh
ter med hjälp av
av Kalvön/
kommit i eni det av
sit tid och fram
liggande Sollenkre

Nr 112.

Sjöförklaring med besättningen å s/s "Drotten"

Handwritten signature

minst programmet.
ber för tre resande ka
na att tala om resan
som resa i hembyggs
Sverige och i stället
har kom ut skaffa
kande i programmet
underhandlingar med
man vet publiken upp
En sund sjö i en
den präliminära tids
med den 2 oktober.
kommer de Palm
Görda att tala om b
samband därmed den
praktiska ting i sam
sels av barn. Kväll
igång li kostens bet
halten och li idrott
ett samtal mellan
för folkbildning och
resoda sina intress
den som accepterar n
den stora båda föret
den 3 okt svar
programmet, med folk
slaget mer.
Blommanas bet
svärligt hem, står p
en. Trädgård
att kläsa om l
för hemmet, och
det nu blir, talat
hemmet. Fredagen
komsten, varvid in
sina intresser för d
och samtidigt
mindre värde
säger.

llr
vid
avslutningsank
sta
na
ro
nat och intress
ovan nämnda fö
definitiv. Ann
jerna endast stå
skall bli verklig
Utställningens
ns Martin O
jerna i stade
sällgande i e
Deltagarna skol
åren 1932-35.
i påtänkta teckn
arna har man a
helst vill ge
lag länkar
Enligt förord
bland stadens s
för denna teckn
ta teckningarn
lonas och ställ
de.
de
de
bi.
Rannsaknin
att
rannsakning
den för stö
Ranne Lund
en för en tid ned
bekant i Ror
som sig till med
om Vår rannsak
lats Lundberg st
den Gindberg st
med på sörrens
och på sörrens
och på sörrens
av detta uppköpt
något av detta
kallade.

STÄMME
ÖSTRA LÄN
1945/10 10

5/6
Bil. III a

Till
Ordföranden i Visby stads rådhusrätt, Visby.

Undertecknad, befälhavare för motorfärjan Fårösund II, får härmed vördsamt anmäla sig till avgivande av sjöförklaring med anledning av inträffad kollision mellan färjan och sjöflygplan.

Besättningen å färjan utgjordes vid kollisionstillfället av förste färjmannen S.O. Dahlberg, Fårösund samt färjvakten V. Zetterlund, Fårösund.

Förutom av besättningen å färjan kan upplysning i saken lämnas av följande närvarande passagerare:

Namn	Adress
<i>Holger Lundström</i>	<i>(Direktör) Visby</i>
<i>Harry Levander</i>	<i>Larbro</i>
<i>Vpl. 1328-11-43 Jonsson</i>	<i>Fält 18175 K.A.3 Fårösund</i>
<i>Vpl. 2087-4-43 Kalm</i>	<i>14 Komp. Fårösund</i>
.....
.....

Sjöflygplanet, med vilket kollisionen ägde rum, tillhör enligt uppgift Roslagens flygflottilj, Viggbyholm.

Avskrift av till Kungl. Kommerskollegium ingiven rapport över olyckshändelsen bifogas.

Fårösund den 19 juni 1945.

Sven Dahlberg
Sven Dahlberg

Lördag kl. 13.00

- 15. Huru många personer skadades?
Huru många personer insjuknade? Sjukdomens art?
Huru många hava veterligen eller med all sannolikhet ljutit döden?
Över de veterligen eller med all sannolikhet förolyckade ävensom över de skadade eller insjuknade lämnas en lista eller, där så är erforderligt, å särskild bilaga en fullständig förteckning, upptagande för var och en namn, ålder, födelseort och -tid, hemort, sjömanshus, vid vilket han senast må hava varit inskriven, samt de uppgifter, som kunna tjäna till att fastställa hans identitet

16. Antagliga orsaken till olyckan: **Bristande uppmärksamhet av flygplanets förare.**

17. Fördes skeppsdagbok? **Nej** Fördes maskindagbok? **Nej**

18. Utförlig framställning av händelsen och orsakerna därtill, utöver vad rapporten eljest därom innehåller, med uttagande att, därest dagbok förts, ordagrann sammanhängande avskrift skall här intagas*) av vad i dagboken (även maskindagboken) finnes antecknat angående händelsen, samt att, i mån av behov, efter avskriften lämnas ytterligare upplysningar:

När jag var på väg med färjan från Broa till Fårösund och kommit ca 700 m. ut i sundet kom ett sjöflygplan från Fårösunds flygstation på veckan rätt för ifrån, och då jag såg att en sammanstötning var oundviklig, girade jag styrbord med färjan för att inte få planet in rätt för ifrån genom porten. Det var en ganska hård stöt, när planet tog på babords båg och färjan krängde över men rättade snart upp sig. Då vi trodde att färjan sprungit läck, och jag såg att flygplanets besättning klarade sig, och flygets racerbåtar var på väg ut till dem, satte jag full fart mot färjläget i Fårösund för att komma närmare land, om det skulle blivit någon läcka i skrovet.

*) Vid bristande utrymme må i stället avskriften biläggas rapporten.

- 19. I vilken pejling iaktogs
- 20. Eget fartygs magnetiska
- 21. Det andra fartygets mag
- 22. Det andra fartygets hast
- 23. Var det andra fartyget i
- 24. Hade det slagsida?
- 25. Det andra fartygets nam
- 26. Tidsrymd mellan första i
- 27. Vilka ljudsignaler gävos
- 28. Vilka ljudsignaler gävos
- 29. Huru stävade fartyget i
- 30. Befann sig eget fartyg
- 31. Brunno eget fartygs lar
- 32. Brunno det andra farty
- 33. Huru uppfylldes bestän
- 34. När och var skedde si
- 35. Magnetiska kurs(er) dä
- 36. Distans(er) därifrån:
- 37. Lodningar under de fy
- 38. Fartygets hastighet vid
- 39. Efter huru lång tid ko
- 40. Med vilka hjälpmedel l
- 41. När torrsattes fartyget
- 42. Fartygsbottens tillstån
- 43. När gjordes senast köl
- 44. Var fartyget tätt vid r
- 45. Detta legrum är int

1882. III d

Särskilda uppgifter rörande kollisionsfall:

Vilken pejling iaktogs först det andra fartyget?

Vilken fartygs magnetiska kurs och hastighet före kollisionen:

Vilken andra fartygets magnetiska kurs:

Vilken andra fartygets hastighet:

Vilken det andra fartyget lastat?

Vilken det slagsida?

Vilken andra fartygets namn och hemort:

Vilken mellan första iakttagandet och kollisionen:

Vilken ljodsignaler gavs från eget fartyg?

Vilken ljodsignaler gavs från det andra fartyget?

Vilken släpade fartyget i kollisionsögonblicket? (angives i magnetiska kurser)

Vilken sig eget fartyg eller det andra fartyget till ankars?

Vilken eget fartygs lanterner klart?

Vilken det andra fartygets lanterner klart?

Vilken uppfylldes bestämmelserna i 223 § sjölagen? *)

Särskilda uppgifter rörande grundstötningsfall:

Vilken och var skedde sista ortsbestämningen före olyckan?

Magnetiska kurs(er) därifrån:

Tidans(er) därifrån:

Löslingar under de fyra timmarna närmast före olyckan:

Fartygets hastighet vid grundstötningen:

Äter huru lång tid kom fartyget åter flott?

Vilken vilka hjälpmedel kom fartyget åter flott?

Diverse uppgifter:

Vilken korsades fartyget senast?

Fartygsbottens tillstånd vid därpå följande sjösättning:

Vilken gjordes senast kölrent i de olika rummen?

Vilken fartyget tätt vid resans anträdande?

Vilken logrum är infört nedan å sidan 4.

A 1 308

4
39. Var styrledningen då behäftad med fel och i så fall med vilka?

40. Vad gjordes vid lastningen för att hindra lastens förskjutning?

41. Mistsignalapparatens art och beskaffenhet:

42. Sjökortets utgivare och nummer:
Tiden för sjökortets utfärdande eller sista rättande:

43. Vilka hamnar angjordes under resan och varför?

44. Anses fartyget bliva vrak eller kondemnerat, eller kan det bärgas?

45. Kompassjustering verkställdes den 19 i
därvid deviationen för i denna rapport berörda kurser befanns vara
grader { västlig.
 { östlig.

Vid senast utförda deviationsbestämning ombord den 19 var deviationen i
nämnda kurser

46. Var fartyget under ledning av auktoriserad lots?

Fårösund den 19 juni 1945

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

Sven Dahlberg

Sven Dahlberg
(Befälhavarens namnteckning)

Utdrag ur sjölagen:

40 §.

Inträffar, medan fartyg till sjöfart nyttjas, någon händelse, som vållar skada å fartyg eller last eller som ådömande kan antagas hava sådan skada till följd, eller har genom olyckshändelse någon av besättningen eller någon ombordande person ljugit döden eller lidit svårare kroppsskada, eller har till följd av sammanstötning med annat fartyg eller annat föremål eljest timat skada eller olycka, som nyss är sagd, eller har någon av besättningen begått sjöförlis eller har ombord yppats ett flertal fall av smittosam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning, åligger det befälhavaren dels att inom riket till kommerskollegium eller utom riket till närmast varande svenske konsul ofördröjligen avgiva skriftlig rapport om händelsen, dels ock att, så snart ske kan, angående händelsen avgiva skriftlig förklaring.

I rapporten, som upprättas enligt ett av kommerskollegium fastställt formulär, vartill blankett av sjömanshandboken av svensk konsul tillhandahålles, skall lämnas en utförlig framställning av den timade händelsen och av vad som varit i fartygets dagbok angående händelsen antecknat. Rapporten skall innehålla fullständig avskrift av vad som varit i fartygets dagbok angående händelsen antecknat.

Inom riket avgives sjöförklaring inför rådstuvurätt i stapelstad; och skall befälhavaren hos rättens ordförman eller ombud, samt vara åtföljd av avskrift av den ovannämnda rapporten. Sådan anmälan skall göras skriftligen med uppgift å hela besättningen och de personer, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom, såvitt ske kan, å de personer, vilka saken kan beröra, eller deras ombud, samt vara åtföljd av avskrift av den ovannämnda rapporten.

Å utrikes ort avgives sjöförklaring inför den myndighet, som därstädes är behörig att upptaga sådan, eller inför svensk konsul; åliggande det i varje fall befälhavaren att för detta till den myndighet eller till den svenske konsuln å orten, eller, om där icke finnes sådan tjänsteman, för den svenske konsul, som under resan först uppträder, uppvisa dagboken och å densamma taga konsulns intyg om uppvisandet.

223 §.

Stöta fartyg samman med varandra, åligger envar av befälhavarna att, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå, ej mindre lämna det andra fartyget, dess besättning och passagerare all hjälp, som är möjlig och behöfvig för räddning ur den genom sammanstötningen uppkomna faran, och för dettas befälhavare uppgiva namnet å sitt eget fartyg, dess hemort samt den ort eller hamn, varifrån det kommit, och den, dit det skall gå.

288 §.

Försummar befälhavare att, när händelse inträffat av sådan beskaffenhet, som i 40 § sägs, därom avgiva rapport eller att anmäla sig för sjöförklaring på sätt i samma § stadgas, dömes till böter.

Pär. III c

Skriftlig framställning jämlikt § 315 sjölagen
i anledning av Befälhavaren förste färgmannen Sven Oskar
Olof Dahlberg å motorfärja Fårösund II hemmahörande i Fårö-
-sund sjöförklaring vid Visby Rådhusrätt den 8 sept. 1945.

Sedan rapporten genomläst^s ha vi ej funnit skäl
till någon anmärkning.

Visby den 6-september 1945

[Signature]

[Signature]

... som skäligen
... ombordv
... t fartyg eller
... tt självmor
... r förgiftning
... svenske kom
... n avgiva sp

manshus oc
vad som ka
vad som a

dförande m
n och de p
en kan ang

an, eller od
tt för svens
örst anträff

varlig fara
ig och pass
aran, än äv
det komm

avgiva rappo

