

1942 den 29 juni.

Närvarande i Rätten: Herr borgmästaren Löwenberg, rådmannen Nr 76.

Ödin och Ihre samt såsom sjuksakkunniga Sjöförklaring med
sjökaptenerna Bertil Lindström och Carl "Orions" besättning.
Sundahl.

I egenskap av befälhavare å det i Köpenhamn hemmahörande ång-
fartyget "Orion" hade sjökaptenen H. Andersen ingivit en så lydande
anmälan:

"Till etc. =====Bil. 76 a.

Vid anmälningskriften hade fogats följande handlingar:

1/ Ett på danska språket avfattat utdrag av skeppsdagboken,
vilket utdrag i svensk översättning hade följande lydelse:

"Till etc. =====Bil. 76 b.

2/ En förteckning över de besättningsmedlemmar, som skulle
kunna lämna upplysningar vid sjöförklaringen; vilken förteckning,
den var avfattad på danska språket bilaga B rns handlingar:
har av följande lydelse:

Sedan rättens ordförande i anledning av den sålunda ingivna
anmälningskriften utsatt sammanträde för sjöförklaringens uppta-
gande att hållas denna dag klockan 10 samt härom underrättat råd-
samerättens biträdande sakkunniga, hade ordföranden jämlikt före-
skrifterna i 315 § sjölagen ej mindre utfärdat kallelse till sam-
manträdet å fartygets befälhavare med förständigande för denne
att medhava alla de personer, som antoges kunna lämna upplysning
i saken, ävensom att förete dagboken i huvudskrift, än även till
öfrans kännedom, vilka saken kunde angå, låtit i den här i staden
utkommande tidningen Gotlands Allehanda för den 27 innevarande
juni införa kungörelse med underrättelse om tiden för sjöförkla-
ringens upptagande ävensom med tillkännagivande, att den ingivna
anmälan med därtill nörande handlingar funnes tillgänglig å råd-
samerättens expedition den 29 innevarande juni.

Efter granskning av de vid anmälningskriften fogade handlingar-
na hade de tillkallade sakkunniga till Rns ordförande inkommit med
en så lydande handling:

"Skriftlig etc. =====Bil. 76 c.

Vid ärendets företagande å sålunda utsatt tid inställde sig
fartygets befälhavare, kaptän Hans Christian Andersen personligen,
åtföljd av följande personer ur fartygets besättning, vilka han
kallat att till upplysning i saken höras, nämligen förste styrman-
en Harald Floor, andra maskinisten Christian August Jacobsen, ma-
trosen Sigfrid Johannes Knoch, lättmatrosen Asger Marius Christian-
sen och donkeyman Anders Christian Christiansen.

Därjämte tillstädeskom dels tillförordnade danske konsulin dis-

1942 den 29 juni.

ponenten Carl-Olof Kolmodin, dels och sjökaptenen H.R. Storm, Saltverksvej 35 i Köpenhamn, såsom vederbörligen befullmäktigat ombud ej mindre för ångfartyget "Orions" redare A/S Dampskibsselskabet Orion i Köpenhamn än även för Krigsforsikringen for danske Skibe.

Kapten Andersen ingav skeppsdagboken i huvudskrift.

Vid företagen kollationering av denna, ~~den~~ mån densamma avsåge nu ifrågakomna ^{varande} resa, med det förut ingivna, på danska språket, avfattade utdraget av skeppsdagboken, konstaterades, att utdraget utgjorde en ordagrann avskrift av de i skeppsdagboken införda uppgifterna.

^{Således löde besättningens medlemmar av följande}
Till en början hördes kapten Andersen, som uppgav: Utdraget av skeppsdagboken återgav riktigt vad vid nu ifrågavarande resa förekommit. Fartyget hade haft en besättning på 22 personer, vilka förutom av Andersen bestått av 2 styrmän, 3 maskinmästare, 6 eldare, en hovmästare, encock och en mässuppassare. Fartyget hade varit försett med två räddningsbåtar, rymmande vardera 43 personer, och en motorbåt, rymmande 11 personer. Anledningen till att hela besättningen vid torpederingen lämnat fartyget hade varit den, att skottet mellan lastrum nr 1 och lastrum nr 2 samt mellan ^{nr 3/} ~~sisinämnda~~ lastrum/och maskinrummet kunde väntas gå i tu när som helst. I maskinrummet hade det varit 16 fot vatten, i lastrum nr 1 10 fot, i lastrum nr 2 16 fot och i lastrum nr 3 omkring 2 fot. Ytterligare en anledning till att man begivit sig från fartyget hade varit den, att man varit rädd för ytterligare beskjutning från den anfallande undervattensbåtens sida. Man hade med hänsyn till den höga sjön icke vågat använda sig av motorbåten för att transportera de skadade till närmaste land. Icke heller hade motorbåten varit lämplig för den oskadade delen av besättningen på grund av den höga sjön. Därför hade alla begivit sig i styrberds-livbåt, som därefter styrt mot svenska kusten för att man så fort som möjligt skulle kunna skaffa läkare till de skadade. Kursen hade satts mot Sandsänkan. Emellertid hade man senare passerats av motorsegelaren "Virgø" av Visby, vilken tagit samtliga ombord och fört dem till Visby. "Orion" vore byggt år 1919. Senaste besiktning av fartyget hade ägt rum i oktober månad 1941. Denna besiktning hade varit en sådan grundlig besiktning, som enligt gällande bestämmelser ^{skulle} ~~skall~~ företagas efter 20 år. Vid denna besiktning hade fartyget varit dockat på Helsingörs Skibsvarv. Därvid hade utfärdats ett klasscertifikat enligt Lloyds register.

I anslutning till lämnandet av uppgifterna om räddningsbåtar-

ångfar
Luleå
svensk
klarin

Ha
Li

H
a
b

1942 den 29 juni.

Bil 76 a

Till Rådhusrätten i Visby.

Undertecknad, befälhavare på i Köbenhavn hemmahörande ångfartyget "ORION", vilket fartyg på resa från Köbenhavn till Luleå utan last haft olyckan att krigsförlisa mellan Gotland och svenska fastlandet, får härmed vördsamt anmäla mig för sjöförklaringsavgivande. Besättningslista bifogas.

Rederiet är: Rederi A/S ORION: Köbenhavn, Amaliegade 36.

Visby den 25 juni 1942.

J. Andersen.
Kapitajn.

1942 den 29 juni.

Bil. 76 b

s/s "Orion"
Visby den 29 juni 1942.

Besättning.

Till Magistraten i Visby.

Utdrag ur skeppsdagboken.

Torsdagen den 18 juni 1942 kl. 12.45 avgick ångaren från Köpenhamn i beröst till Luleå för att lasta malm till tysk Nordstjärnan. Den 19/6 kl. 12.30 svensk tid låg jag till kojs i min hytt midskepps om styrbord och sov då jag blev väckt vid en fruktansvärd explosion i fartyget, som slungade mig upp i luften och ut till styrbords sida i hytten.

Efter att ha ifört mig de nödvändigaste kläderna ville jag gå ut på däck men måste på grund av utströmmande ånga från pannorna bli stående i hytten några minuter. Då det blev möjligt för mig att komma ut på däck, såg jag, att luckorna över midskeppsluckan voro borta, och att det var c:a 16 fot vatten i 2:ans lastrum och i det permanenta bunker- rummet, vidare såg jag att det vattentäta skottet mellan 2:ans lastrum och fyrplatsen varit tryckt flera fot i 2:ans lastrum.

Jag såg att alla tre maskinisterna voro på däck, men erfor att den vakthavande eldaren Karl Emil Vingum, född den 12/10 1900 i Köpenhamn felade. Jag ropade därför genom dörren till fyrplatsen på Vingum och hördde honom svagt ropa på hjälp. Några av besättningen tillkallades och det lyckades oss att få upp Vingum från fyrplatsen och ned i livbåten. Efter att ha förvissat mig om att alla 22 man var med i båten gav jag order om att ro bort från fartyget, då jag fruktade att undervattensbåten, som torpederade "Orion", möjligtvis ville avfyra ännu en torped mot fartyget.

Det vattentäta skottet mellan 1:ans och 2:ans lastrum var till synes ännu helt och det vattentäta skottet mellan maskinrummet och 3:ans lastrum var också tätt, men man kunde förvänta att dessa ^{böta} skott kunde gå itu när som helst, och fartyget kom då att sjunka.

I livbåten fanns tre man som snarast behövde läkarvård. Det var eldaren Vingum, 3 maskinist Birger Johannes Jensen, född den 12/9 1914 och kollämparen Helge Arvid Larsen, född den 13/10 1920.

Kursen blev satt in mot Sverige något syd om Sandsånkan. ^{segeln} segeln hissades och så många man som möjligt sattes att ro.

Eldaren Vingum klagade mycker över smärtor i bröstet, men tystnade efter en timme.

20/6 kl. 10.30 observerades vår livbåt av motorsegelaren "Virgo" av Visby som tog alla 22 man ombord. ^{ca} ca 20.00 anlände "Virgo" till Visby, där de skadade omedelbart kom under läkarbehandling, och den övriga besättningen logi i land.

Före avseglingen från fartyget märkte jag att pressningarna och träluckorna över 2:ans lastrum var borta och tre av de till 2:ans lucka hörande stjärnbalkarna voro också borta. Den ens av dem låg i fartygets längdriktning över styrbords 2:dra vinsch. Babords livbåt föll vid explosionen i vattnet och drev bort. Därvid till babords livbåt hade höjts fyra fot.

Då livbåten seglade bort från fartyget, såg jag, att fartygsvidan om styrbord utanför bunkerluckan midskepps var helt uppriven från däck och ned till vattenlinjen.

Vid ankomsten till Visby anodade jag, genom mäklaren Hr. Carl E. Ekman, marinen att söka efter "Orion", då jag förmodade att den ännu flöt.

Den 21/6 c:a kl. 10.30 fick jag meddelande från Marinen om att "Orion" observerats drivande c:a 17 sjömil V.N.V. Hallshuk fyr samt att de voro villiga att sända ut ett fartyg för att släpa den i hamn.

Jag tog 13 man av "Orions" besättning och avseglade från Visby kl. 14.00. rinen till förfogande ställda fartyget, och avseglade från Visby kl. 14.00. Efter c:a 1 1/2 timmes gång voro vi framme vid "Orion". En Wire fördes ombord och gjordes fast, så att bogseringen till Visby kunde börja kl. 18.00. c:a kl. 22.00 var "Orion" i höjd med Visby men då det var för mörkt att gå in i hamnen, inväntades daggryningen 2 sjömil till sjöss.

c:a kl. 02.00 den 26/6 sattes kursen mot Visby med marinfartyget som bogserbåt förut, och 2 av mariners motorbåtar som assisterade bogserbåtar akterut. Då "Orion" var c:a 70 mtr. från yttersta hamnpiren brast akter bogserlinan. Detta förorsakade, att vinden som blåste in mot land tryckte det högre liggande akterskeppet över till styrbord.

1942 den 29 juni.

Bu. 76 c

Skriftlig framställning jämlikt 315 §
sjölagen i anledning av Befälhavaren Kapten H. Andersen å
s/s Orion, hemmahörande i Köpenhamn, sjöförklaring vid
Visby Rudhusrätt den 29 juni 1942.

N:o-I. Vilken var fartygets position och huru stort var avståndet
till närmaste Svenska land vid torpederingen ?

Visby den 28 Juni 1942

Bertil Lindström

J. Sundahl

le
u
s

1942 den 29 juni.

De ingav Andersen fartygets tillsyningsbok, varav inhämtades, att fartyget vore försett med 2 räddningsbåtar, rymmande vardera 43 personer, ävensom med en motorbåt rymmande 11 personer.

Vidare ingav Andersen ett exemplar av de av danska sjöfartsmyndigheten utfärdade anvisningarna för skeppsfart till östsvenska och finska hamnar inom 56 grader 22 minuter nordlig latitud, varav inhämtades, att detta område icke vore att anse såsom krigsriskområde utan att man finge navigera fritt inom detsamma.

Såsom svar å den av rättens sakkunniga framställda frågan uppgav kapten Andersen, att fartyget vid torpederingen befunnit sig på 58 grader 12 minuter nordlig latitud och 18 grader 4 minuter östlig longitud.

Därefter hördes styrmannen Harald Floor, som uppgav: Utdraget av skeppsdagboken återgäve riktigt vad som tilldragit sig under resan. - Floor hade haft vakten vid tidpunkten för torpederingen. Han hade därvid haft utkik placerad på backen. Vid tillfället ifråga hade det varit skymning. Själv hade Floor haft sin uppmärksamhet riktad framåt för att spana efter minor. Han hade icke sett torpedens väg mot fartyget och hade icke heller haft någon anledning att befara beskjutning, enär enligt de av sjöfartsmyndigheten utgivna anvisningarna området vore att betrakta såsom riskfritt. Explosionen hade enligt Floors uppfattning inträffat i höjd med Gotska Sandön. Räddningsbåtarna hade före olyckan varit i ordning. Vid explosionen hade babords livbåt kastats över bord. Så fort man tagit hand om de skadade, hade man gått i styrbords livbåt. Man hade genast förstått, att de skadade åsamkats svåra skador och därför beslutat sig för att omedelbart försöka nå land och få de skadade under läkarbehandling. Anledningen till att samtliga lämnat fartyget hade varit den, att man dels väntat ett nytt anfall och dels att man kunnat förvänta, att de vattentäta skotten mellan lastrum nr 1 och lastrum nr 2 ävensom mellan lastrum nr 3 och maskinrummet skulle brista itu. Lastrum nr 2 hade varit fyllt med vatten.

Därefter hördes andre maskinisten Christian August Jacobsen, som uppgav: Utdraget av skeppsdagboken återgäve riktigt vad som inträffat under resan. Vid tidpunkten för torpederingen hade han befunnit sig i maskinrummet. Därvid hade han befunnit sig på styrbords sida om maskinen. Torpeden hade träffat på babords sida om maskinen. Därvid hade maskinen skadats och ånga strömmat ut. Vatten hade genast strömmat in. Då man lämnat fartyget på grund av risk för, att de vattentäta skotten skulle gå itu och att ytterligare torpeder skulle avfyras mot fartyget, hade samtliga tagits ombord

1942 den 29 juni.

på styrbords livbåt. Babords livbåt hade försvunnit vid torpederingen.

Matrosen Sigfred Johannes Knott, som därefter hördes, vitsordade riktigheten av de i utdraget av skeppsdagboken förekommande uppgifterna, varutöver han delvis på frågor anförde: Han hade vid tillfället stått till rors på bryggan. Han hade icke sett något av torpeden men hade märkt den på lufttrycket. Han hade ramlat omkull vid explosionen. Sedan han åter kommit på benen, hade han begivit sig ned från bryggan och gått till styrbords livbåt, som satts i sjön. Babords livbåt hade varit försvunnen efter torpederingen.

Därefter hördes matrosen Asger Christensen, som, efter att ha bekräftat riktigheten av det återopade utdraget av skeppsdagboken, på frågor anförde: Han hade tjänstgjort som utkik och därvid närmast haft sin uppmärksamhet riktad framåt för att spana efter minor. Efter torpederingen hade han varit behjälplig med att taga reda på de sårade i fyrplatsen och hade även hjälpt till med att få den svårast skadade, Vingum, i livbåten.

Slutligen hördes jämväl donkeymannen Anders Christian Christensen, som vitsordade utdraget av skeppsdagboken och därutöver uppgav: Vid tidpunkten för torpederingen hade han legat i sin koj föröver och sovit. Han hade icke haft någon svårighet att taga sig upp på däck. Uppkommen på däck hade han sett midskeppsluckan ligga uppslängd på däck. Båda livbåtarna hade under resan varit itersvängda. Babords livbåt hade efter torpederingen varit försvunnen. Styrbords livbåt hade satts i sjön. Han hade tagit de sårade ombord och därefter avlägsnat sig från fartyget.

Enär jäv mot ^{kanliga avslöja} (besättningsmännen) icke kunde utrönas fingor de härefter under erinran om edens vikt och medförande förbindelse och under det de höll högra handens i stumme, pekfinger och långfinger lyftade, bekräfta sina sålunda avgivna berättelser med följande ed: "At den af mig aflagte Forklaring er overensstemmende med Sandheden, bekræfter jeg med min Saligheds Ed, saa sandt hjælpe mig Gud og hans hellige Ord".

Härefter föresteddes ett i "Orion" upphittat stycke av den mot fartyget avytrade torpeden, vilket i rättssalen närvarande kaptenen Fabian Wrede ^{var vara} (Luftkärlet till torpeden. Några tecken, som funnos på en del av torpedestycket, uppgav kapten Wrede vara ryska bokstäver.

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

Som ovan.

U På Rrns vägnar:

Närvarande i R

Företrädde advo

en så lydande ansöka

"Till etc ----

Vid ansökningen

1/ Utdrag av de

mars 1941, nr 49, va

gemensam ansökan av

den smellan jämlikt

Bergström tillerkän

född den 8 januari

att utgiva bidrag t

i månaden.

2/ Ett så lyda

"Prästbevis et

3/ Ett särlevn

"Undertecknade

Efter överväga

En vid rättegångst

läggning beslutade

U

Enär genom vad

stadsarbetaren Fran

Linnéa Bergström, f

denna Rrtt genom la

skat till hemskilln

prövar Rrn lag

balcken döma till ek

Bergström.

Jämlikt mellan

konstru Bergström h

född den 8 januari

lagande såsom bidr

skadavis i förskot

fyllt sexton år

Som ovan