

Rapport om sjöolycka

enligt 40§ sjölagen

(Att avlämnas till Kungl. kommerskollegium eller vederbörande konsul)

Angående (här anges i korthet olyckans art):

kollisionsolycka

Anvisning rörande formulärets begagnande.

- A. Har sjöolycka vållat skada å fartyg eller last, eller kan densamma skä-
ligen antagas hava sådan skada till följd, eller har till följd av samman-
stötning med annat fartyg eller annat föremål eljest vållat skada, som nys
är sagd, skall uppgift lämnas ifråga om punkterna 1-18 samt tillika,
därest kollisions- eller grundstötningsfall föreligger, ifråga om de
punkter, som avse sådant särskilt fall. Ifråga om punkterna 36-50 erford-
ras däremot uppgift endast i den mån den äga betydelse för bedömandet av
olyckans orsaker och förlopp.
- B. Innefattar olyckan dödsfall (självmord däri inbegripet), kroppsskada
eller sjukdom utan att därjämte sådan materiell skada, varom under A
sägs, föreligger, skall uppgift lämnas beträffande punkterna 1-4, 8, 11,
15-18, men beträffande övriga punkter endast i den mån uppgiften kan äga
betydelse för bedömandet av olyckans orsaker och förlopp.

-
1. Fartyg (namn och slag): "Tana", Barkskepp
Hemort: Råå
Byggnadsår och material: 1878, järn
2. Registreringsnummer: 5593
Total: 1400 ton dödvikt; 943,85 brutto registerton
3. Befälhavare (fullst. namn): Frans Emil Olsson, hemort: Brantevik
Adress, under vilken befälhavaren vanligen träffas: d:o
Huvudredare: Adolf Reinhold Råwall
Dennes hemort: Råå
4. På resa från London, avgick den 4/12 1924 till Hälsingborg
5. Rumslast (varuslag och mängd): 1008 tons köks
Däckslast (varuslag och mängd): ingen
6. Däckslasten höjd (i meter): på fördäck - - - - -; på akterdäck: - - - - -
Huru var däckslasten surrad? - - - - -
Slagsida vid avgången och dess orsak: ingen grader styrbord/babord;- - -
7. Fartygets djupgående; för 17.5"; akter: 18.3"
Barlast (vikt och slag): - - - - -
8. Besättningens antal: befäl (befälhavaren här inberäknad)? Tre
manskap (kökspersonalen här inberäknad): Elva
därav kvinnor: - - - - -
9. Passagerarnas antal: manliga: - - - - -; kvinnliga: - - - - -
10. När inträffade olyckan (år, datum och timme)? 8/12 kl. 2 f.m.

11. Var befann sig fartyget? (platsen angives så noggrant som möjligt):
Lat. N 57° 40'
Long O 10° 56'
12. Vind och sjö: Syd till väst, obetydlig sjö
Väder (sikt): klar sikt
13. Vilken hade befälet? Kaptenen
Utkikens plats: Förut på backen.
14. Vilka skador erhöll fartyget: Ett stort gapande hål i styrbords-sidan vid storriggen.
15. Hur många personer skadades? En person skadades lindrigt på handen
Hur många insjuknade? Sjukdomens art? - - -
Huru många hava ljutit döden? Sju
16. Antagliga orsaken till olyckan? "Tana" blev påseglad av Trawlångaren "Ibis" från Göteborg.
17. Fördes skeppsdagbok? Ja. Fördes maskindagbok? -----
18. Utförlig framställning av händelsen och orsakerna därtill, utöver vad rapporten eljest därom innehåller med iakttagande 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 införas ytterligare upplysningar: Se avskrift av sjöförklaringen.

Särskilda uppgifter rörande kollisionsfall:

19. I vilken pejling iaktogs först det andra fartyget? N.V. V.½ V.
20. Eget fartygs kurs och hastighet före kollisionen: V.½ S. 5½ knop.
21. Det andra fartygets magnetiska kurs: beräknad S.O.
Det andra fartygets hastighet? Beräknad 8 knop
22. Var det andra fartyget lastat: halvlastat
Hade det slagsida? ---
23. Det andra fartygets namn och hemort: "Ibis" från Göteborg
24. Tidrymd mellan första iakttagandet och kollisionen: omkring 15 minuter.
25. Vilka ljudsignaler gavs från eget fartyg? inga.
Vilka ljudsignaler gavs från det andra fartyget? Inga
26. Huru stävade fartygen i kollisionsögonblicket? (angives i magnetiska kurser): "Tana" omkring V.S.V. "Ibis" S.S.O.
27. Befann sig eget fartyg eller det andra fartyget till ankars? Nej
28. Brunno eget fartygs lanternor klart? ja.
Brunno det andra fartygets lanternor klart? ja.
29. Huru uppfylldes bestämmelserna i 233 § sjölagen? Befälhavaren å "Ibis" har icke vidtagit de åtgärder för bärgande av "Tana":s i vatten liggande besättning, som han som god sjöman bort göra.

Särskilda uppgifter rörande grundstötningsfall:

30. När och var skedde sista Ortsbestämningen före olyckan?
31. Magnetiska kurser därifrån:
Distans(er) därifrån:
32. Lodningar under de fyra timmarna närmast före olyckan:
33. Fartygets hastighet vid grundstötningen:
34. Efter huru lång tid kom fartyget åter flott?
35. Med vilka hjälpmedel kom fartyget åter flott?

Diverse uppgifter:

36. När torrsattes fartyget senast?
Fartygsbottens tillstånd vid därpå följande sjösättning:
37. När gjordes senast kölrent i de olika rummen?
38. Var fartyget tätt vid resans anträdan? ja.
39. Var styrledningen då behäftad med fel och i så fall med vilka? Inga fel å styrledningen.

40. Vad gjordes vid lastningen för att hindra lastens förskjutning?
41. Mistsignalapparatens art och beskaffenhet: Norsk patentlur.
42. Sjökortets utgivare och nummer:
Tiden för sjökortets utfärdande eller sista rättande:
43. Slag och kvantitet av bränsle ombord vid avgång från sista hamn:
44. Bränsleåtgång per dygn:
45. Vilka hamnar angjordes under resan och varför?
46. Anses fartyget bliva vrak eller kondomnerat, eller kan det bärgas?
Vrak
47. Proviant och vatten vid avgång från sista hamn: proviant för 30 dygn,
vatten för 30 dygn
48. Deviationsbestämning för i denna rapport berörda kurser utfördes se-
nast: 1923 i maj månad.
49. Vilket roderkommande användes ombord? Svenskt.
50. Var fartyget under ledning av auktoriserad lots? Nej

Råå den 10 december 1924
F. E. Olsson
Befälhavarens namnteckning

Utdrag ur protokollet i ansökningsärenden, hållet hos rådhusrätten i
Hälsingborg, andra avdelningen, den 13 december 1924.

N:r 20.

Den 10 innevarande december hade till rådhusrätten ingivits följande ansökan:

"Till Rådstuvurätten i Hälsingborg.

Undertecknade befälhavare⁴ å förolyckade Barkskeppet "Tana" från Rå, får här-
med anmäla mig för avgivande av sjöförklaring angående sjöolycka, som träffat
"Tana" den 8 ds kl. fm., på dess resa från London till Hälsingborg med koks-
last. "Tana" blev påseglad av fisketrawlaren "Ibis" från Göteborg och därefter
sjunkit, varvid sju av besättningsmanskabet omkom.

Besättningen utgjordes av följande:

Styrman	Emrick Johnsson	bergad
Konstapel	Anton Glimberg	"
Timmerman	Ernst Johansson	omkom
Lättmatros	Erik Tuveßon	bergad
"	Oscar F. Olsson	"
"	Carl Östholm	omkom
Ljungman	Gunnar Lindeby	bergad
"	Karl Hedberg	"
"	Göte Kjellberg	omkom
"	Sven Andersson	"
Matros	Åke Dyberg	"
Mässpöjke	Gunnar Jönsson	"
Steward	N. Poolman	"

Huvudredare för "Tana" är Lotsförman A. R. Råwall, Rå. "Tana" var försäkrad i
Försäkringsaktiebolaget "Fylgia". Lastmottagare till "Tanas" last var Aktie-
bolaget Lundvall & Co., Hälsingborg.

Avskrift av utförliga framställningen av händelsen och orsaken till sjöolyckan bifogas och har rapport om densamma enligt Kungl. Kommerskollegiums formulär tillställts nämnda institution.

Rå den 10 dec. 1924

F. E. Olsson

Befälhavare".

Härvid hade fogats dels följande skriftliga sjöförklaring:

"Till Rådhusrätten i Hälsingborg.

Med anledning av den olycka som träffat Barkskeppet "Tana" av Rå på dess resa från London till Hälsingborg anhåller jag få avgiva följande förklaring:

"Tana" avseglade från London den 4 ds i fullt sjövärdigt skick och med fulltalig besättning under ledning av lots och bogserbåt. Kl. 9,10 fm lämnades revierlotsen och sjölots togs ombord. Kl. 11 fm lämnade bogserbåten vid Nore fyrskepp. Alla segel sattes. Vinden sydlig, gott väder. Kl. 5,10 em. lämnade lotsen vid Sunk fyrskepp. Resan fortsattes under varierade vindar och väderleksförhållanden. Den 7 samma mån. passerades Skagens fyrskepp kl. em. Kl. 11 em. vände. Pater Nosters fyr pejlad i N. t. O. $\frac{1}{2}$ O. och Vinga fyr pejlad i SO. $\frac{1}{2}$ O., därefter styrdes bidevind för babords halsar. Vinden Syd t. Vest moderat bris $5\frac{1}{2}$ knops fart. /Styrmannen, som förde befälet, purrade befälhavaren före vändningen/. Kl. 12 skiftades vakten och styrbords vakt kom på däck, varvid Konstapel Glimberg övertog befälet.

Kl. 1.45 siktades en ångares lanternor förut ca. 3 streck om styrbord. Strax derefter purrade Konstapeln Befälhavaren för att rådgöra med honom om segelbärgning.

Som den mötande ångaren under tiden närmades betydligt och visade rött signalljus, ropade Konstapeln an utkiken med fråga om "Tanas" lantärnor brunno klart, vartill svarades "Allt allright". Strax derefter visade ångaren sitt gröna signalljus och det antogs då att den ville gå akter om "Tana", men strax derefter visade den åter rött ljus. Befälhavaren, som nu kommit på däck, förstod att en kollision var oundviklig. Konstapel, som gått ner i lä för att bättre iakttaga den mötande ångaren, gav då order på att lova, vilken order av befälhavaren ytterligare bekräftades. Detta för att i någon mån lindra stöten vid kollisionen. Kaptenen gav samtidigt order om att kalla alla man på däck. Denna order utfördes ögonblickligen. Den mötande ångaren rammade dock med sin stäv "Tana" midskepps och gav "Tana" ett stort gapande hål i sidan. Vid stöten hyvade "Tana" sig över till lovart för att strax derefter lägga sig över till lä. Besättningen, som kommit på däck med undantag av mässpojken, försågs med livbälten. Surrningarna till livbåtarna kapades men ingen båt hann sättas i sjön. "Tana", som hastigt vattenfylldes, lade sig alltmer över till styrbord och sjönk inom loppet av fem minuter, dervid alle man kommo i vattnet med undantag av styrmannen och jungman, som kommit upp i styrbords livbåt, vilken flöt upp på rätt köl. Det befanns att denna kommit ovanpå den andra livbåten. Ytterligare två man bärgades upp i båten men denna blev liggande ovanpå båten så att den inte kunde manövreras utan att båda båtarna drev ner mot den påseglande ångaren, som blev liggande ett stycke i lä på olycksplatsen utan att närma sig. När båtarna sent omsider kommo i närheten av ångaren lyckades de ombordvarande få loss livbåten, varefter den hastigt tog in vatten därför att propelleraxeln brutits i hylsan. Båten var nämligen en motorlivbåt. Den tog sig derefter ner till ångaren der dess besättning togs ombord. Styrmannen bad nu befälhavaren på ångaren att sätta en livbåt i sjön och ro upp och bärga den återstående delen av besättningen, som fortfarande låg i vattnet och vars rop på hjälp ännu ljödo hemskt i natten. Befälhavaren ansåg dock det taga för lång tid att få båten i vattnet. I stället gick fem man i "Tanas" livbåt och rodde upp mot olycksplatsen dervid bär-

gande tre man, den siste var undertecknad, som då var medvetlös- Efter detta gjordes inga vidare försök till bärgning.

Ångaren, som befanns vara trawångaren "Ibis" från Göteborg, kvarlåg derefter på platsen tills dager inbrutit, varefter den avgick till Göteborg, dit den ankom omkring kl. 1 samma dag.

Med anledning av vad jag här ovan anført, fritager jag mig, min besättning och mitt rederi för all skuld till olyckan, som i sin helhet måste läggas på "Ibis" befäl och besättning.

Rå den 11 dec. 1924

F. E. Olsson

Befälhavare

Att ovanstående till alla delar överensstämmer med sanningen intygar under edlig förpliktelse.

E. G. Johnsson

Styrman

Anton Glimberg

Konstapel

- - - - -
-

dels ock en av befälhavaren P. E. Olsson underskriven formulärenlig rapport om ifrågavarande sjöolycka, vilken rapport skulle biläggas protokollet.

Med anledning härav hade sjöförhör blivit utsatt att äga rum inför rådhusrätten denna dag kl. 12 på dagen, varom kungörelse varit införd i tidningen Helsingborgs Dagblad samt Kungl. Kommerskollegium, allmänne åklagaren i staden, huvudredaren för fartyget lotsförmannen A. R. Råwall härstädes. lastemottagaren Stenkolsaktiebolaget Lundvall & Co. även här i staden samt Försäkringsaktiebolaget "Fylgia" särskilt underrättats, varjämte befälhavaren Frans Emil Olsson kallats till förhöret med förståndigande för honom att medhava alla de personer, som antogos kunna lämna upplysningar i saken.

När sjöförhöret nu å utsatt tid företogs i närvaro av sjökaptenerna N. J. Norrman och Carl Winck såsom sjösakkunniga, inställde sig befälhavaren Frans Emil Olsson i Brantevik åtföljd av styrmannen Emrik Gotthard Johnsson i Kivik, konstapeln Anton Sigfrid Glimberg i Skillinge, lättmatroserna Erik Tage Tuveesson och Oskar Fredrik Olsson i Brantevik samt jungmännen Karl Gunnar Lindeby i Stavsnäs och Karl Gustaf Henrik Hedberg i Halmstad. Dessutom tillstädsekommo huvudredaren, direktören Johan Hillerström för lastemottagaren Stenskolsaktiebolaget Lundvall & Co., sjökaptenen Gustaf Pettersson såsom ombud för Försäkringsaktiebolaget "Fylgia" enligt företedd behörig fullmakt samt stadsfiskalen R. Sandström såsom allmän åklagare i staden.

Befälhavaren Olsson upplyste, att "Tanas" skeppsdagbok förlorats vid olyckan.

De sjösakkunniga, vilka beretts tillfälle att före sjöförhöret taga del av handlingarna i ärendet, hade avgivit följande skriftliga yttrande:

"Till Rådhusrätten i Helsingborg.

Undertecknade sjösakkunniga hafva tagit del af de handlingar, befälhavaren å i Råå hemmahörande barkskeppet "Tana" till Rätten inlämnadt angående den sjöolycka, som träffat fartyget i Kattegatt natten mellan den 7 och 8 dennes och förklara vi oss härmed från sjöteknisk synpunkt sedt anse, att utöfver de uppgifter, som lämnas i nämnda handlingar, upplysning bör lämnas angående följande:

- 1/ huruvida de omnämnda pejlingarna av Peter Noster och Vinga voro magnetiska,
- 2/ "Tanas" behållna kurs efter vändningen,
- 3/ uppgift å den, som höll utkik,

4/ uppgift å den, som stod till rors,
5/ uppgift å den pejling, hvori "Ibis" först iakttogs,
6/ uppgift å "Tanas" kurs och hastighet före kollisionen,
7/ uppgift å "Ibis" ungefärliga kurs och fart,
8/ tiden som förflöt mellan första iakttagandet och kollisionen,
9/ huruvida signal genom bloss eller på annat sätt gafs ombord i "Tana",
10/ huru fartyget stäfvade i kollisionsögonblicket,
11/ huruvida natten var mörk samt om sjögång rådde,
12/ huruvida ordern om lofning hann i någon mån utföras,
13/ huru lång tid före kollisionen besättningen purrades,
14/ orsaken till att icke mässpojken kom på däck samt om han purrats,
15/ huruvida tillräckligt antal lifbälten funnos samt om de voro i godt skick,
16/ huruvida livbåtarne voro fullgoda,
17/ huruvida åror funnos i dem samt om båtarna vattenfylldes, då fartyget sjönk,
18/ hvem det var, som jämte styrman kommit upp i båten,
19/ hvilka två det var, som först bärgades upp i denna,
20/ anledningen till att icke de andra i vattnet liggande, blefvo upptagna i båten omedelbart efter det fartyget sju7nkit,
21/ huru lång tid, som förflöt, innan lifbåtarne kommo klara af hvarandra,
22/ huruvida något gjordes för att hindra båten /båtarna/ att drifva ifrån de drunknande,
23/ Huru lång tid, som förflöt från det fartyget sjönk och tills lifbåten kom längs sidan af "Ibis",
24/ huru långt "Ibis" låg från olycksplatsen och de drunknande,
25/ om lifbåten roddes bort till "Ibis",
26/ huruvida någon under vistelsen ombord i "Ibis" hört anledningen till att icke dennas båt satts i sjön eller till att denna icke gick upp till de drunknande,
27/ hvarför bärgningsarbetet slutade, då de tre sista bärgats,
28/ hvilken tid nödropen tystnade,
29/ hvilka af de omkomna, som observerats i vattnet efter olyckan samt om de lyckats få tag i något flytande föremål

Helsingborg den 13 December 1924

Carl W. Winck N. J. Norman

- - - - -
-

Sedan den skriftliga sjöförklaringen föredragits, hördes först befälhavaren Olsson i besättningens frånvaro, varvid han förklarade sig vidhålla riktigheten av nämnda förklaring, såvitt densamma hade avseende i förhållanden, om vilka han kunde hava kännedom och uppgav han därutöver följande: Han voro född 1877 och bosatt i Brantevik. På den resa, om vilken här vore fråga, förde "Tana" 300 ton fast stenbarlast samt 1.008 ton koks i lastrummen; däckets var fritt från last. Den natt, olyckan skedde, skulle befälhavaren haft vakten kl. 12 - 4. Emellertid blev han icke purrad förrän omkring 10 minuter före kollisionen och då av anledning, att man ville inhämta hans besked om, huruvida storbramseglet skulle bärgas. När han kom upp på däck fick han se ett främmande fartygs röda lanternan helt nära om styrbord - topplanternan skymdes av "Tanas" kommandobrygga. "Tana" gick nu för babords halsar med kurs V½ S. Natten var mörk men sikten klar; någon sjögång rådde. Klockan 11-12 hade loggen visat 5 knops fart; som vinden ökat något kunde farten vid tiden för kollisionen beräknas hava varit 5½ knop. Konstapel Glimberg hade vakten och befann sig på det högst belägna akter-halvdäcket, lättmatros Östholm stod på utkik på backen, lättmatrosen Hedberg med flera befunno sig midskepps redo att bärga bramseglet. Ordern om lovning utfördes genast. Nästa order av befälhavaren var: "Kalla alla man på däck". Nästan omedelbart därpå skedde kollisionen. "Tana" hade då lovat så pass, att seglen slog. Det hade inte varit

tid att giva några signaler. Befälhavaren stannade på halvdäck till dess fartyget sjönk. "Tana" hade fört tre livbåtar, som förvarats, två akteröver och en på skanstaket. Alla dessa båtar hade varit i fullgott skick samt försedda med åror. Även livbältena hade varit goda. Den jungman, som jämte styrmannen först kom upp i livbåten, hade varit Lindeby. Sedan hade jungmannen Hedberg och lättmatrosen Olsson bärgats. På olycksplatsen hade en del bräder och annat gods flutit omkring. Medan befälhavaren befann sig i vattnet hade han talat med lättmatrosen Östholm, matrosen Dyberg och jungmannen Kjellberg, vilka alla hade livbälten samt hört jungmannen Sven Andersson. Timmermannen Johansson hade befälhavaren icke sett eller hört. Livbåten, i vilken slutligen även befälhavaren upptagits, hade rymt omkring 20 man. Enligt vad sedermera upplysts, hade förflutit en halv timme från det befälhavaren tagits ombord på "Ibis" till dess han återkom till medvetande. Ombord på "Ibis" hade befälhavaren hört yttras, att olyckan aldrig skulle inträffat, om "Ibis" kapten varit på däck samt att "Ibis" fart vid kollisionstillfället varit 8-9 minuter. På fråga av befälhavaren varför icke flera av "Tanas" besättning räddats, hade någon av "Ibis" besättning svarat: "där hördes ju intet". "Ibis" styrman hade omtalat, att han sett "Tanas" lanternor brinna klart. "Ibis" hade haft en livbåt stående akter om den bakre masten till synes klar. Befälhavaren hade icke hört uppgivas anledningen till att icke denna båt sattes i sjön. Ingen av "Ibis" besättning hade förefallit onykter och ej heller bland "Tanas" besättning hade onykterhet förekommit.

Härefter hördes var för sig styrmannen Johnsson, konstapeln Glimberg lättmatroserna Tuveesson och Olsson samt jungmännen Lindeby och Hedberg, vilka därvid uppgåvo:

Styrmannen Johnsson, född 1872: Klockan 11-12 hade "Tanas" fart varit 5 knop men därefter hade vinden ökat, så att Johnsson antog, att farten före kollisionen varit 6 à 7 knop. Johnsson hade kommit upp på däck ögonblicket före kollisionen. "Tana" hade då börjat lova och trodde Johnsson, att det varit kommandot om lovning, som väckt Johnsson. Natten var mörk och någon sjögång rådde; sikten var emellertid klar. Order gavs att livbåtarna skulle göras i ordning och livbältena tagas fram. Johnsson hade tagit på sig och blåst upp en livväst. Såvitt Johnsson visste hade alla de andra fått livbälten om sig, dock hade Johnsson ej kännedom om, huruvida mässpojken purrats. På "Tana" hade funnits tre livbåtar, försedda med åror. Vid kollisionen hade "Ibis" med stäven träffat "Tana" om styrbord invid storriggen. Johnsson och Lindeby hade kommit i styrbords livbåt, som flöt på rätt köl men fått babords livbåt under sig, så att manövrering var omöjlig. Ytterligare två personer hade upptagits i livbåten. Man hade arbetat energiskt med att göra livbåten fri från den undervarande båten och slutligen hade man lyckats därmed. Livbåten hade då varit tätt inpå "Ibis". Johnsson trodde att från det "Tana" sjönk och till dess livbåten nådde "Ibis", förflutit 5 à 10 minuter. I båten fanns en del vatten och de ombordvarande voro våta och frusna. Johnsson och hans kamrater hade därefter gått ombord på "Ibis" varvid Johnsson ropat att friskt folk skulle gå i båten. Så hade också genast skett. På "Ibis" hördes tydligt nödroppen från de i vattnet kringflytande. Sannolikt hade dessa kommit långt ifrån varandra. Johnsson hade genast gått ner i maskinrummet. Efter en stund hade livbåten återkommit med lättmatrosen Tuveesson. Därpå hade livbåten ett stycke tagits på släp av "Ibis" och slutligen hade konstapeln Glimberg och befälhavaren Olsson räddats i livbåten. Enligt vad Johnsson på klockan förvissat sig om hade det dröjt 55 minuter från det Johnsson kommit ner i maskinrummet till dess Glimberg och befälhavaren Olsson fördes ombord på "Ibis". Efter sistnämnda tidpunkt hade icke hörts några nödrop och en lång stund innan hade Johnsson endast hört sådana rop från Glimberg och befälhavaren. "Ibis" livbåt hade stått klar på akterdäck, den hade varit försedd med stropp i för och akter för att lyftas mot bommen och förmodade Johnsson, att båten kunnat sättas i sjön på 3 à 4 minuter. Huruvida surringarna på denna livbåt blivit lösgjorda, visste Johnsson ej. På fråga av Johnsson varför ej denna livbåt sat-

tes i sjön, hade svarats, att det skulle taga längre tid än att använda "Tanas" livbåt. Ombord på "Ibis" hade funnits tio man, alla nyktra. Även "Tanas" besättning hade varit nykter. "Tanas" lanternor voro nya och vederbörliga certifikat beträffande dem hade utfärdats. Någon av "Ibis" besättning hade yttrat till Johnsson att "Tanas" lanternor brunnit som fyrar. "Ibis" befälhavare hade sagt, att om han själv varit på däck, skulle olyckan aldrig inträffa. Några farhågor för att "Ibis" skulle sjunka hade Johnsson icke hört uttalas. När Johnsson legat till kojs ombord på "Ibis", hade Johnsson genom en öppen dörr hört två man samtala om kollisionen, varvid den ene berättat, att han och en annan man uppehållit sig i styrhytten och att han - den talande - först lagt rodret "den vägen" men velat att rodret i stället skolat läggas "den vägen".

Konstapeln Glimberg, född 1884: Glimberg, som ifrågavarande natt varit på däck sedan klockan 12 såsom tilldelad styrbords vakt, hade 12 à 20 minuter före kollisionen 3 streck om styrbord varseblivit ett främmande fartygs babords- och topplanternor. Glimberg gick in och purrade befälhavaren för att höra om storbramseglet skulle bärgas. När Glimberg åter kom upp på däck, hade han sett, att lanternorna kommit betydligt närmare "Tana". Glimberg hade frågat om "Tanas" lanternor brunne, vartill lättmatrosen Östholm svarat jakande. När detta skedde, hade Glimberg fortfarande sett det främmande fartygets röda lanternorna. Därefter hade det främmande fartyget ändrat kurs, så att dess gröna lanternorna blivit synliga. Ett ögonblick därefter hade båda lanternorna blivit synliga. Glimberg hade då förstått att kollision var oundviklig. "Tanas" fart uppskattade Glimberg till 5 à 6 knop och det främmande fartygets till 9 à 10 knop. Från "Tana" hade inte givits någon signal. När kollisionen skedde, hade Glimberg stått vid babords livbåt. Det främmande fartyget - "Ibis" hade träffat "Tana" om styrbord vid stormasten. Glimberg trodde icke att "Ibis" slagit back. På "Tana" hade funnits tre livbåtar, men tiden hade icke medgivit deras sättande i sjön. "Tanas" hela besättning hade fått tag i livbälten utom mässpojken beträffande vilken Glimberg icke hade sig bekant, om han fått livbälte eller icke. Glimberg hade sett mässpojken i gången i poopen. Efter kollisionen hade "Tana" girat över åt styrbord, fortsatt framåt högst två fartygs-längder och sedan sjunkit. Glimberg flöt omkring på livbältet i en timmas tid, innan han räddades ombord på "Tanas" livbåt. Under denna tid hade Glimberg samtalat med lättmatrosen Östholm och jungmannen Sven Andersson till 10 à 15 minuter innan Glimberg togs upp i livbåten. Östholm och Andersson hade befunnit sig på endast omkring 10 famnars avstånd från Glimberg. Några andra av besättningen hade Glimberg icke sett eller hört under den tid han befann sig i vattnet. Glimberg hade hela tiden kunnat urskilja "Ibis" skrov och tidvis hade han sett även livbåten. Vid ett tillfälle kort efter kollisionen hade livbåten varit helt nära Glimberg, men som den suttit fast vid en annan livbåt hade de ombordvarande icke kunnat komma Glimberg till hjälp. Första gången livbåten var ute med "Ibis" folk ombord, hade Glimberg icke sett båten. När Glimberg räddades, hade "Ibis" kommit upp så nära, att Glimberg varit nära att bliva påkörd. Befälhavaren hade räddats ungefär samtidigt med Glimberg. Angående vad som förekommit från det Glimberg togs upp i livbåten till dess han fördes ombord på "Ibis", därom mindes Glimberg intet. Ombord på "Ibis" hade Glimberg hört uppgivas, att "Tanas" lanternor brunnit klart samt att vid olyckstillfället två man hade befunnit sig i "Ibis" styrhytt. Sistnämnda uppgift hade framkommit under samtal mellan två eller tre av "Ibis" besättning. Glimberg hade icke iakttagit något som tytt på att någon av "Ibis" besättning varit berusad vid olyckstillfället.

Lättmatrosen Tuvesson, född 1906: Han hade natten ifråga stått till rors sedan klockan 12. "Tana" förde vid tillfället följande segel, nämligen: på förmasten fock och båda mässeglen, på stormasten bramsegel och båda mässeglen, på mesanmasten endast mesansegel, dessutom förstång, klyvare, storstång, knäckstång och apa. Omkring 10 minuter före kollisionen hade Tuve

sson först varseblivit "Ibis" i det Tuve

sson "något styrbord åt fockrån till" sett en

röd och en topplanterna. Sedan hade "Ibis" ändrat kurs i det att Tu vesson fått se en grön lanternan. Inom kort hade emellertid åter den röda lanternan framträtt. "Tanas" fart var 5 à 6 knop under det att "Ibis" - enligt sedermera av någon av dess besättningsmän lämnad uppgift - gjorde 9 à 10 knop. Tu vesson gav icke något tecken till "Ibis". Han hörde konstapeln fråga Östholm om "Tanas" lanternor brunno klart, vartill Östholm svarat jakande. När befälhavaren kom upp på däck, beordrade han lovning. Tu vesson lade då om rodret så hårt som möjligt, fartyget lovade, märsseglen slogo. Firning av segel beordrades även men hann ej utföras. "Ibis" träffade "Tana" om styrbord något för om stormasten. Strax förut hade varit månljust men just vid kollisionen hade månen skymts av moln. Befälhavaren ropade, att båtarna skulle göras i ordning, men detta hade ej kunnat utföras på grund av att fartyget legat över för mycket. Livbåtarna hade varit i gott skick och försedda med åror. Även hade ropats att alla skulle purras. Tu vesson hade stannat vid rodret, till dess kollisionen inträffat men därefter sprungit för att se till att alla purrades. Han hade sett mässpojken i gången iklädd benkläder. Sedan Tu vesson kommit i vattnet hade han hört nödrop omkring sig men på rätt stort avstånd. Han hade slutligen blivit bärgad av besättningsmän från "Ibis" och var då nästan sanslös. Tagen ombord på "Ibis" hade förts under däck men efter en stund gått upp på däck. Då hade även befälhavaren och konstapeln befunnit sig ombord på "Ibis" och några nödrop hade inte hörts. Någon av "Ibis" besättning hade yttrat att "Tanas" lanternor brunnit som fyrar. Alla på "Ibis" hade varit nyktra.

Lättmatrosen Olsson, född 1906: Han hade kommit upp på däck först efter kollisionen och hört order om att livbåtarna skulle utsättas. Mässpojken hade han icke sett till. Sedan Olsson legat en stund i vattnet, hade han räddats upp i styrbordslivbåten därigenom att de ombordvarande stuckit ut en åra till honom. Livbåten hade stått med akterna i babords livbåt och innan de båda båtarna klarats från varandra, hade manövrering varit omöjlig. Först när båtarna kommit alldeles intill "Ibis", hade det lyckats de ombordvarande att skilja båtarna åt. Efter att hava blivit upptagen på "Ibis" hade Olsson första under däck. Olsson hade hört någon yttra, att "Tanas" lanternor brunnit. Ingen på "Ibis" hade syntts berusad.

Jungmannen Lindeby, född 1888: Vid kollisionen hade han blivit utpurrad från skansen. Han hörde befälhavaren ropa: "Klara livbåtarna" samt sprang till styrbords livbåt och började kapa surringarna. I detsamma hade vattnet börjat lätta livbåten. Lindeby hade emellertid jämte styrmannen kommit i båten. Ögonblicket därefter sjönk "Tana". I detsamma märkte Lindeby och styrmannen, att styrbords livbåt, vari de befann sig, satt fast i en annan livbåt. Brassar och annat gods låg över båtarna och flera gånger höll styrbords livbåt på att kantra. Vid ett tillfälle fastnade båten i ett segelskot. Hedberg och lättmatros Olsson bärgades upp i livbåten. De ombordvarande arbetade på att lösgöra båtarna från varandra och under tiden drevo båtarna mot "Ibis". Först när båtarna kommo tätt intill "Ibis" blevo båtarna fria från varandra. Lindeby hade icke sett andra än Hedberg och lättmatros Olsson flyta omkring på vattnet men hade hört nödrop, av vilka han kunnat urskilja befälhavarens och konstapelns. När livbåten nådde fram till "Ibis" hade styrmannen yttrat: "Nu gå vi upp på "Ibis", så får det komma friskt folk i båten". Detta förslag hade Lindeby funnit klokt med hänsyn till det tillstånd vari han och de övriga ombordvarande befunnit sig. Lindeby hade icke andra kläder på sig än skjorta, byxor och stövlar, han var våt på nedre delen av kroppen och hade skadat ena armen. I livbåten hade stått vatten halvvägs upp på stövelskaften. Uppkommen på "Ibis" hade styrmannen frågat, om de ej skulle sätta sin livbåt i sjön. Vad härtill svarats, hade Lindeby icke uppfattat. Tiden från det "Tana" sjönk till dess Lindeby och hans kamrater stego ombord på "Ibis", uppskattade Lindeby till 10 minuter. När livbåten skulle bemannas med karlar av "Ibis" besättning, hade Lindeby hållit i fånglinan. Det tog, enligt vad Lindeby tyckte, lång tid, innan de blevo i ordning; först skulle tändas en lan-

terna och hämtas en pyts. Lindeby hade därför tillropat karlarna att skynda sig "ni hör ju hur de skriker". Lindeby låg sedan i skansen och hörde därunder nödrop till in emot den tid, då befälhavaren och konstapeln kommo ombord. Lindeby hade hört "Ibis" besättning tala om orsaken till sammanstötningen och av samtalet förstått, att två man stått vid rodret med olika uppfattning om, hur det skulle styras. "Ibis" besättning hade icke, såvitt Lindeby kunnat förmärka, varit påverkad av starka drycker.

Jungmannen Hedberg, född 1907: Vid kollisionstillfället hade Hedberg jämte konstapel Tuveesson, Östholm och Kjellberg haft styrbords vakt. "Ibis" topp- och röda lanternor hade Hedberg sett "en god stund" före kollisionen. Hedbergs tanke var därför att "Ibis" skulle gå akter om "Tana". Hedberg iakttog icke, att "Ibis" ändrade kurs. Strax före kollisionen hade utkiken på fråga av konstapeln varskott, att "Tanas" lanternor brunno klart. När befälhavaren kom upp på däck, såg Hedberg gröna lanternorna på "Ibis" tydande på att "Ibis" ämnade gå akter om "Tana". Konstapeln beordrade att lova upp i vinden och befälhavaren tillsade om purring. Hedberg purrade i skansen. Alla ombord fingo livbälten på. Hedberg och jungmannen Olsson blevo efter kollisionen upptagna i styrbords livbåt. Denna hade emellertid suttit fast i babords livbåt på sätt förut beskrivits och kunnat frigöras först när båtarna kommit omedelbart inpå "Ibis". Styrmannen hade, när han gick ombord på "Ibis", tillsagt om "friskt folk i båten". Ingen av "Ibis" besättning hade varit berusad.

På av Råwall föranledd fråga tillade befälhavaren Olsson och konstapeln Glimberg, att maskinisten på "Ibis" för dem omtalat, att kollisionen varit så häftig, att han flugit framåt, att maskinen stoppat ett slag på grund av motståndet, samt att maskinen, när ångan ej varit avstängd, kommit igång igen när motståndet upphörde, med påföljd av att ångaren drivits framåt.

Vid efterfrågan av jäv upplystes, att lättmatrosen vore son till befälhavaren. Emot styrmannen Johnsson, konstapeln Glimberg, lättmatrosen Tuveesson samt jungmännen Lindeby och Hedberg framkom däremot icke något jäv.

Johnsson, Glimberg, Tuveesson. Lindeby och Hedberg fingo därför avlägga vittneseden och mottaga erinran om dess förbindelse.

Hörda ånyo på den avlagda eden förklarade alla, att de vidhöllo sina här ovan antecknade utsagor.

Utdrag ur detta protokoll skulle meddelas befälhavaren ävensom tillställas kommerskollegium.

Som ovan.
Ex protocollo:
Sigfrid Lundgren