

En sjöförklaring berättar

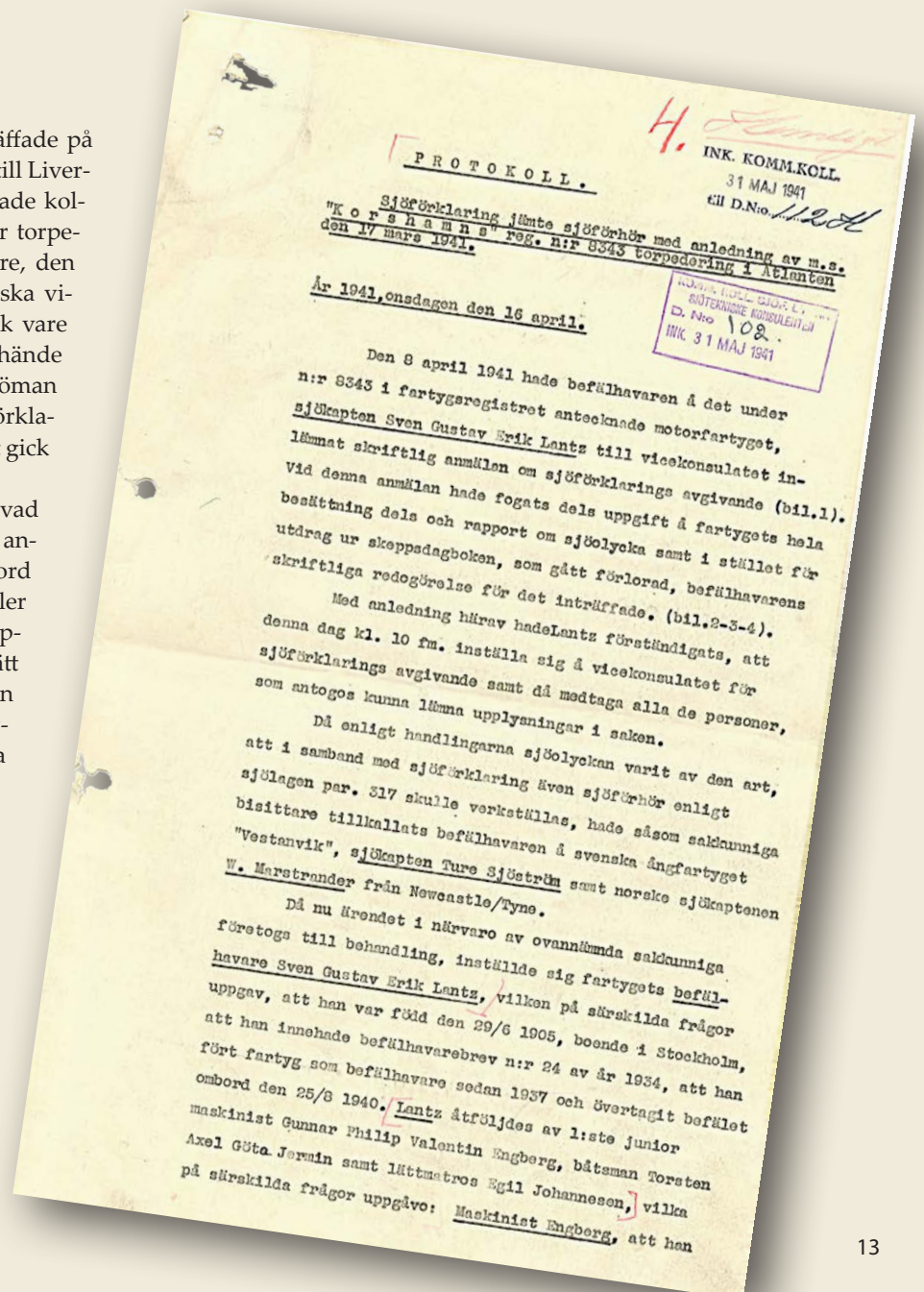
25 av de 36 besättningsmännen mötte döden när det svenska fartyget M/S Korshamn sänktes på Nordatlanten den 17 mars 1941. Bara elva överlevde. Bilden av den tragiska förlisningen målas upp genom en sjöförklaring – den kanske viktigaste källan som står till buds när du vill förstå vad som hänt ett fartyg och dess besättning i sjönöd.

Av: **Eva Johansson**

M/S Korshamns förlisning inträffade på resa från Halifax i Kanada till Liverpool i England, efter att fartyget först hade kolliderat med ett annat fartyg och därefter torpederats av en tysk ubåt. En månad senare, den 16 april, hölls en sjöförklaring vid svenska vicekonsulatet i Newcastle i England. Tack vare denna kan vi i dag läsa om vad som hände männen ombord. Har du i din släkt en sjöman som dött i en fartygsolycka är det i sjöförklaringens protokoll som du får veta hur det gick till.

En sjöförklaring är en genomgång av vad som skett vid ett fartygs förlisning eller annan olycka då fartyget eller någon ombord skadats. Förhör hålls med överlevande eller andra med kunskap om händelseförloppet. Sjöförklaringen hålls vid en tingsrätt som utsetts till sjörättsdomstol eller vid en svensk myndighet utomlands. Detta regleras i Sjölagen, i dag liksom för hundra år sedan.

I protokollet från en sjöförklaring finns information som kommit fram vid vittnesförhören. Om din släkting var med om en fartygsförlisning, kanske gick under med fartyget, då kan du läsa om hela händelseförloppet i protokollet. Många fartyg förliste under andra världskriget efter att ha torpederats eller seglat på en mina. I värsta fall gick de under med man och allt, ibland överlevde några eller alla ombord.



SAKNAD TILL HAVS

Dog ögonblickligen

M/S Korshamn avgick från Halifax den 1 mars 1941. Ombord fanns 8300 ton järn, stål och krigsmaterial, fartyget var fullastat. Eftersom det var krig gick de civila handelsfartygen i konvoj över Atlanten och M/S Korshamn hade plats nummer 55 i konvojen. Varje fartyg hade sin bestämda plats, med 1/5 sjömil emellan.

Trots detta kolliderade Korshamn med ett norskt fartyg i konvojen vid en kursändring på natten den 17 mars. Det befann sig då nordväst om Skottland. Samtliga fartyg gick med släckta lyktor, för att inte upptäckas. Men det hjälpte alltså inte.

Strax efter kollisionen kom torpeden från den tyska ubåten. Den träffade maskinrummet och kaptenen Sven Lantz konstaterar vid förhöret att de besättningsmän som befann sig där måste ha dött ögonblickligen av explosionen. Övriga saknade drunknade. Fartyget sjönk på ett par minuter.

Ombord fanns två livbåtar och en livflotte. Bara de som befann sig i flotten överlevde.

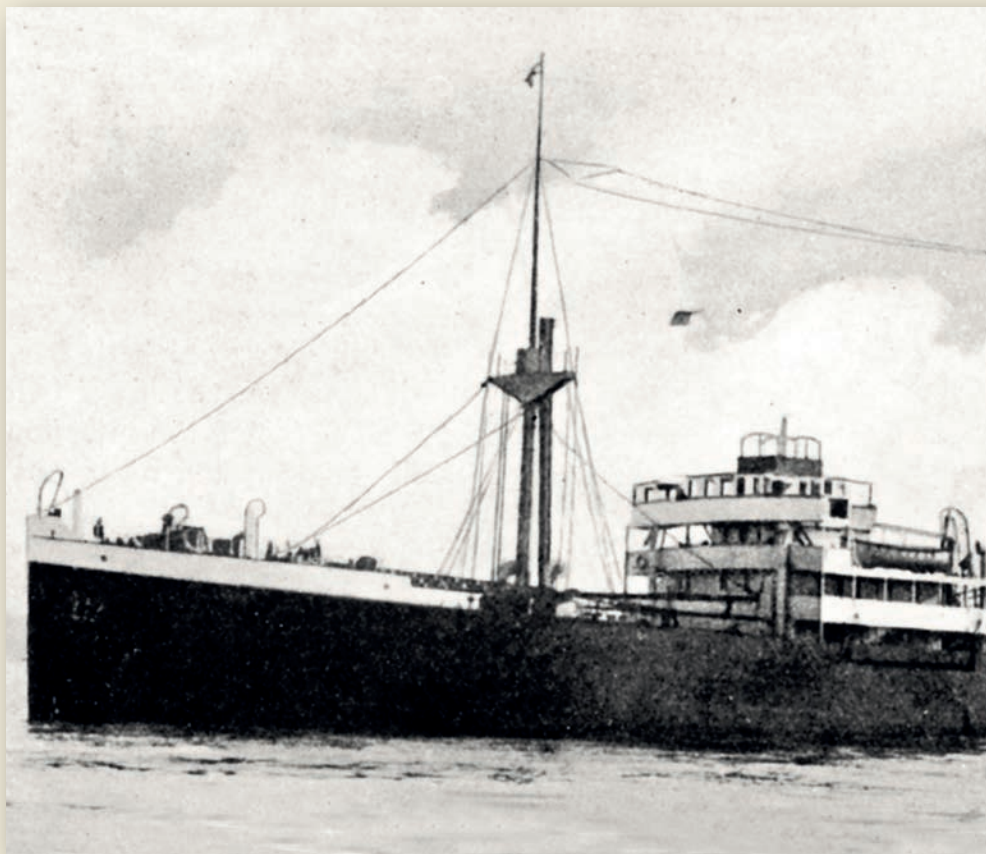
Livbåten kapsejsade

Vittnesmålen vid förhöret berättar om en kaotisk skräcknatt.

Förstemaskinisten Gunnar Engberg sade vid förhöret att han vaknat av kollisionen och begett sig ut på däck med en ficklampa för att undersöka skadorna. "I samma ögonblick inträffade en explosion å styrbords sida mitt för maskinrummet. Jag skyndade då till flotten å akter däck." Fler besättningsmän kom rusande till flotten som kastades i sjön när fartyget sjönk.

Båtsman Torsten Jermin vittnade vid förhöret om att han begett sig till styrbords livbåt efter kollisionen men att den försvunnit vid den efterföljande explosionen. "Jag skyndade till babords livbåt. Framkommen såg jag att förliga taljan löpte ut. Den aktra taljan var ännu fast. Livbåten var fullsatt med besättningsmän och jag såg att fören redan befann sig i vattnet. Tillsammans med befälhavaren skyndade jag till flotten akteröver."

Detta räddade deras liv. Lättmatrosen Egil Johannesen, som stått utkik vid kollisionen, berättade vid förhöret att han såg att livbåten kapsejsat i den grova sjön.



M/S Korshamn var byggt 1920 i Skottland men såldes 1939 till Rederi AB Jamaica i Stockholm.

FOTO: KLUBB MARITIM GÖTEBORG

Sent på eftermiddagen nästan ett dygn senare blev de överlevande i flotten upplockade av fiskefartyget Northern Foam. De hade då drivit flera sjömil från haveriplatsen. Northern Foam sökte av området för att leta efter överlevande från livbåten men inga hittades. 25 man var borta.

De övriga som överlevde M/S Korshamns förlisning var övermaskinisten Nils Jönsson, salongsuppassaren Fidelis Dhondt, mässuppassarna William Fagen och Erik Rose, matroserna Johannes Mundal och Fritz Olsen samt lättmatrosen Baste Matre.

Protokollet berättar

Den dramatiska skildringen av vad som hände kan läsas i protokollet, med beteckningen Riksarkivet, Kommerskollegium, Huvudarkivet, Flibb: 23. Protokoll från sjöförklaringar finns från både 1800-talet och 1900-talet i arkiven. Var de finns arkiverade beror på när och var olyckan skedde.

Efter en olycka skulle först en undersökning göras och sedan en sjöförklaring hållas, enligt Sjölagen från

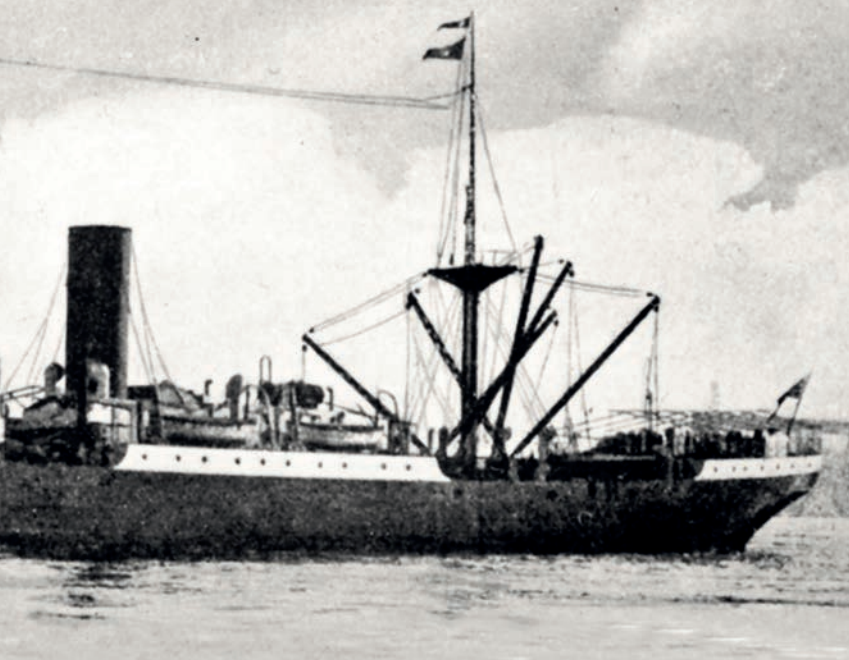
1891. Undersökningen syftade till att fastställa orsaken till olyckan, medan syftet med sjöförklaringen var att fastställa ansvaret. Handlingarna ingår som regel i Kommerskollegiums arkiv och finns på Riksarkivet men kan också finnas i enskilda domstolsarkiv på landsarkiven. Från 1892 har fartygsolyckor som föranlett en undersökning anmälts till Kommerskollegium och från 1914 till 1956 skulle uppgifter om alla fartygsolyckor skickas dit.

Protokoll och bilagor från sjöförklaringar är inte digitaliserade utan kan ses på Riksarkivet (just nu på Krigsarkivet) eller på det landsarkiv där aktuell rådhusrätts arkiv finns.

– Använd Övrigt-alternativet när du vill beställa kopior på en sjöförklaring på vår hemsida, säger jourhavande arkivarie Anna Kalisz på Riksarkivet. Lämna så mycket uppgifter du kan om olyckan eller förlisningen, det gör det lättare att hitta sjöförklaringen. Kostnaden är densamma som för att ta fram andra handlingar.

T.h: Hela besättningslistan med uppgifter om de påmönstrade, vilka som dog och vilka som överlevde, finns som bilaga till sjöförklaringen.

BILD FRÅN RIKSARKIVET



Forteckning över m/s "Korshamn"s besättning vid fartygets idrölyckande genom torpedering i Nord-Atlanten, d. 17 Mars 1941.

Befälhavare	Född	Födelseort	För svenska sjömanshusnum-
1:e Styrman	Sven Lantz	29- 6-06	Stokholm
2:e " "	Einar Olsson +	7- 9-08	Flädie
Övermak.	Bengt Frisk +	10- 2-11	Ronneby
1:e Mak.	Hans Jönsson	22- 9-04	Slagen
2:e " "	Jan.Gunnar Westergren	4-11-02	Bosjökloster
Mak. Ass.	Ernst Bergström +	11- 9-07	Landskrona
" "	Paul Paulsen +	6-11-06	Osakarhamn
Steward	Carl Paulsen +	20-10-80	Vextorp
1:e Kok	Leif Fjeld +	31- 3-16	Köpenhamn
2:e " "	Bengt Andersson +	18- 8-09	Stlm
Salongsupp.	Fidelis Rhondt	4- 1-22	Oslo
Messupp.	William Fagen	22-12-06	Mölnådal
Timmerman	Erik Ross	31-12-06	St.Nicolas
Båttman	Henry Groulx +	19- 1-24	Liverpool
Matros	Torsten Jermin	22- 3-26	Köpenhamn
" "	Knut Holt +	6- 5-06	Sheffield, Can.
" "	Ole Brønseth +	12- 5-16	Långemåla
" "	Johannes Mandal	4-10-98	Hedrum
" "	Fritz Olsen	29- 6-19	Hestna
Latmatros	Helmer Hovland +	14-11-07	Fjärland
" "	Baste Matre	14- 3-19	Kristiansand
" "	Thorleif Martinsen	18-11-20	Hovland
" "	Karl Nilsson +	12-1-22	Hide
Elektriker	Egil Johannesen	4-11-06	Haugesund
Motorman	Leon de Leppe +	19- 2-16	Örgryte
" "	Walter Johansson +	2- 2-26	Fredrikstad
" "	Thord Fredriksson +	22-11-08	Antwerpen
" "	Jan Kvasne +	2- 2-17	Ytter Järna
" "	Alf Lubbe +	9-11-21	Ödögel
" "	Torstein Bech +	22-10-21	Bodd
" "	Frank Trondsen +	7- 3-99	Kolvereid
" "	Sverre Svendsen +	10- 1-17	Gloamen
" "	Hils Karlsson +	4- 4-14	Moss
" "	Finn Elgaard +	3- 1-19	Fredrikstad
" "		14- 5-17	Göteborg
			Oslo
			Gbg (?)
			Norrmän
			Karlshamn 6109
			Norrmän
			Belgare
			Kristianstad 226
			Uddevalia 21)
			Norrmän

Newcastle upon Tyne, den 5 April, 1941.

Sven Lantz
f.d. Befälhavare m/s "Korshamn"

Så hittar du sjöförklaringarna

Årtalet för förlisningen avgör oftast var du ska leta efter sjöförklaringen – men det finns fler saker att tänka på.

1892-1943

1 Enligt Riksarkivets forskningshandledning är handlingarna för sjöförklaringar uppdelade i tre serier: 1892–1907: Serie F IIIa, handlingar i kronologisk ordning. 1908–1931: Serie F IIIb, handlingar alfabetisk och kronologisk ordning. 1932–1943: Serie F IIIc, handlingar i alfabetisk och kronologisk ordning. Dessa tre serier ingår i Kommerskollegiums huvudarkiv.

1944-1955

2 Från 1944 till 1955 finns handlingar från sjöförklaringar i Kommerskollegiums Sjöfartsbyrås arkiv



och ingår i serie F IIa. Hela Kommerskollegiums arkiv finns hos Riksarkivet i Marieberg. Det går att beställa kopior, som med andra arkivhandlingar.

1956 och framåt

3 Handlingar som rör sjöolyckor från och med 1956 finns hos Sjöfartsverket i Norrköping.

Längre tillbaka

4 Arkivhandlingar om sjöolyckor före 1892 kan finnas bland de så kallade fribreven i Kommerskollegiums arkiv men alla olyckor redovisades inte dit. I sådana fall får man vända sig till det landsarkiv som har aktuell rådhusrätts arkiv. Protokoll från sjöförklaringar som hölls vid svensk myndighet utomlands kan finnas i konsulernas arkiv som ingår i Kommerskollegiums huvudarkiv.

Sök efter stapelstaden

5 Eftersom många sjöförklaringar hölls vid rådhusrätten i en stapelstad finns protokollen också i rådhusrätternas arkiv, både före och efter 1892. En stapelstad är en hamnstad där det fanns tullkammare där utländska fartyg kunde deklarera sin last och lasta och lossa. På Wikipedia finns en lista över alla svenska stapelstäder.