

Katastrofen vid Dalarö år 1917

100 år har förflutit sedan ovanstående rubrik fanns i DN den 1 augusti 1917. En svår kollision som inträffade vid midnatt 31/7 mellan ångfartygen Ingrid Horn och Bergvik tog tjugo sjömäns liv varav två lotsars liv. Hur kunde det gå så illa?

Det pågick ett intensivt handelskrig längs den svenska kusten. Ryska och brittiska ubåtar försökte stoppa den tyska malmtrafiken inom svenskt sjöterritorium. Ubåtarna opererade från baser på Åland och minfält fanns i Ålandshav och utanför den svenska tremilsgränsen. Risken för drivande minor var stor. Handelssjöfarten tvingades välja inomskärsleden genom Öregrund och Stockholms skärgård. Detta medförde en drastisk förändring av arbetssituationen vid lotsplatserna Öregrund, Svartklubben, Arholma, Furusund, Dalarö och Landsort.

År 1916 var trafiken mycket intensiv, då utfördes över 3000 lotsningar jämfört med några år efter kriget ca 800. Lotsar från Sandhamn och Mälaren måste snabbutbildas men det blev ändå en synnerligen arbetsam period för lotsarna i Stockholms skärgård.

s/s Ingrid Horn och s/s Bergvik

Bergvik tog lots vid Landsort klockan 21.55 den 30 juli. Hon var på nordgående. Lots var Axel Berglund från Landsort. Resan var helt normal fram till midnatt, då fyren Lilla Rotholmen passerades. Natten var mörk och mycket disig och fyren var svår att se. Fartyget gick med full fart, 9-9,5 knop. Förstestyрман Sigfrid Lindberg gjorde vid midnatt anmärkningen "disigt" i dagboken. Strax därefter kallades kapten J. Lindh till bryggan som hade tagit sig en kort sömn. Han ville bli väckt i närheten av Dalarö.

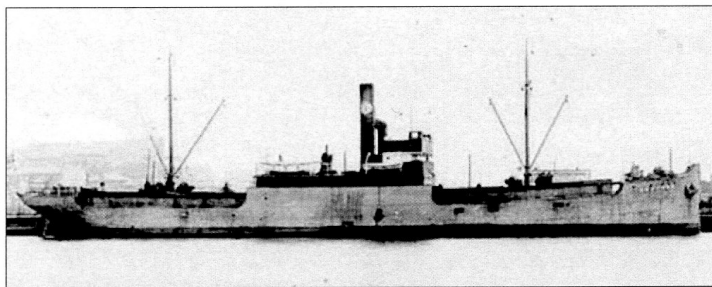
Just då upptäckte lotsen ett svagt vitt sken från en lanterna föröver, några grader om babord. Lotsen

gav då omedelbart order om halv fart. *Bergvik* befann sig då mitt mellan Johannisgrundet och Ersholmens södra udde. Kapten och lotsen Berglund bedömde efter granskning i kikare att då inga sidolanternor syntes och ljuset befanns sig i samma riktning måste ljuset komma från en ankarliggare. Efter detta konstaterande kommenderade lotsen något babord hän för att komma mellan Toklo och ankarliggaren.

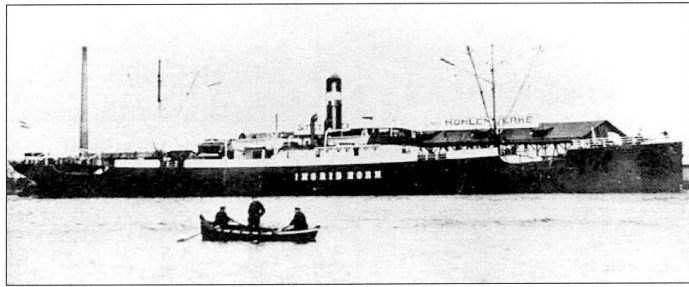
Ingrid Horn, med full last av järnmalm från Luleå var på sydgående fördd av kapten Holz. Lotsen John Sjöblom hade tjänstgjort från Furusund och lotsbyte skulle ske midnatt i Dalarö. Där skulle lotsarna Frans August Ögren och Hilmer Engström ta över en så kallad returlotsning till Landsort. Det framkom senare i sjöförklaringen att John Sjöblom hade efter tändningen av lanternorna påpekat att de lyste dåligt eller inte alls. Och en översyn gjordes då. Styrmannen nämnde att den tilldelade lysfotogenen var av sämsta tänkbara kvalité som skapade slagg och sotbildning. Med dessa dåliga förutsättningar fortsatte *Ingrid Horn* sin färd söderut förbi Dalarö skans.

Sammanstötningen

Bergvik: Omkring klockan 00.20, då fartyget var tvärs Ersholmen upptäcktes från bryggan det svaga vita ljuset tätt om babord. Fyren Kycklingen, omedelbart norr om Toklohålet, var släckt. Kapten frågade lotsen om det var vanligt att fartyg ankrade vid Toklohålet. Berglund svarade då att fartyg ankrade överallt där i trakten men att ankarliggare ej låg i själva Toklohålet, utan norr därom.



Bergvik, ett svenskt ångfartyg, byggd 1916, längd= 71 m, bredd= 11,5 m.



Ingrid Horn, ett tyskt ångfartyg, byggd 1901, längd= 89 m, bredd=12,6 m.

Kapten slog "sakta fart" i maskin. Samtidigt blev ett svagt rött ljus synligt från det fartyg man bedömt vara en ankarliggare. Fartyget (*Ingrid Horn*) syntes då gira styrbord. Det stod omedelbart klart att en kollision var oundviklig. Kapten slog omedelbart "full back" i maskin, och blåste backsignal.

Det andra fartyget svarade med styrbordssignal. Inom ca en och en halv minut inträffade en våldsamt kollision. *Bergvik* rände stäven ca tre meter snett in i det andra fartyget, strax för om bryggan på babordssidan i en 45 graders vinkel från stäven räknat.

Maskinen stoppades. Samstämmiga uppgifter från *Bergviks* besättning gör gällande att de ej såg någon människa

på det andra fartygets däck, innan fartygen gled isär. Hundskall och högljudda ord på tyska hann man dock uppfatta, innan det andra fartyget sjönk. Lotsen Berglund förklarade på sjöförhöret att han såg *Ingrid Horns* propeller fortfarande arbeta innan fartyget sjönk på ett par minuter.

Efter sammanstötningen

Bergvik ankrade på olycksplatsen. Hela besättningen beordrades till livbåtarna, som redan var utsvängda på grund av det rådande kriget. Båtarna sjösattes och roddes skyndsamt under styrmännens befäl runt på olycksplatsen. Där letade de under en timme efter överlevande.

En enda man bärgades i sina underkläder, den tyske matrosen Heinrich Kalm bosatt i Hamburg, 20 år, och han berättar:

Natten mellan den 30 och 31 juli gick Kalms 8-12 vakten. Vädret hade varit disigt och sikten dålig. Vid 21.30-tiden hade hans vaktkamrat Schwighoffer gjort i ordning de fem fotogenlanternorna och placerat ut dessa på sina platser. Vid olyckstillfället låg Kalms och sov i skansen. Han väcktes av den starka stöten vid kollisionen som skakade hela ångfartyget. Något ljus fanns inte i skansen. Fartygets lampor hade inte blivit fyllda under de tre sista dygnet på grund av fotogenbrist ombord. Kalms, som bara var klädd i underkläder rusade i största hast upp på däck kastade sig i sjön. Hans första tanke var att fartyget gått på en mina eller blivit torpederad. Han behövde ej ligga så länge i vattnet innan han togs upp av en av livbåtarna från *Bergvik*. Ombord i *Bergvik* blev han omhändertagen på bästa sätt.

Sjöförklaringen

Ingrid Horns sjöförklaring avhölls inför Stockholms rådhusrätt den 27 oktober 1917. Då endast matrosen Kalms och lotsen John Sjöblom, som lotsat *Ingrid Horn* från Furusund till Dalarö olyckskvällen, fanns att höra blev förhandlingen kort. Matrosen Kalms förklarade inför

rätten att när *Ingrid Horn* avgått från Luleå den 26 juli, återstod 30 liter fotogen ombord. Fotogenet hade uppmätts av förstestyrmannen Möller och båtman Rodhe. De hade bedömt att det skulle räcka till Tyskland och åter till Sverige. Kalms förklarade också att lanternorna hållits brinnande och trimmade när fartyget var under gång och

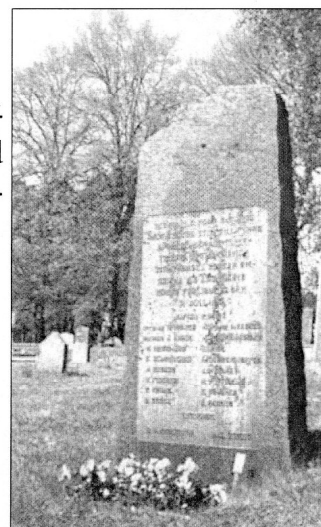
det var mörkt. Lotsen John Sjöblom berättade att fartygets lanternor tänts och placerats ut på sina platser, när fartyget passerade fyren Sandö sugga (syd om Grinda). Vidare hade Sjöblom observerat att vakthavande styrmannen tagit in lanternorna vid passage av fyren Kofoten. Han hade även putsat glasen och trimmat fartygens sidolaternor.

Den 30 augusti lämnar sjöåklagaren, placerad vid Kungliga Kommerskollegium, sin slutrapport. Hans bedömning är att *Ingrid Horns* bristfälliga lanternförling i hög grad bidragit till att olyckshändelsen inträffat. Misstanke om brott föreligger ej mot någon överlevande.

Omkomna lotsar: lotsförmannen vid Mälarens lotsplats, August Ögren, (1871-1917). Tjänstgjorde under första världskriget på Landsort som förstärkning.

Mästerlotsen Hilmer Engström, (1875-1917). Född på Landsort, fadern fyrvaktare.

Denna gravsten restes på Dalarö begravningsplats till minne av fartyget Ingrid Horns förlisning. Samtliga namn är angivna på stenen.



Text om denna sjöolycka bygger dels på en utförligare redogörelse från boken "På grund - förlist" och från DN-reportage 1917.