

Prospektionsbericht

Wrack Y (Dampfer Ossian)

Position:

Nordsee - Nördlich von Norderney

Untersuchungsdatum:

22.09.2020

Autor:

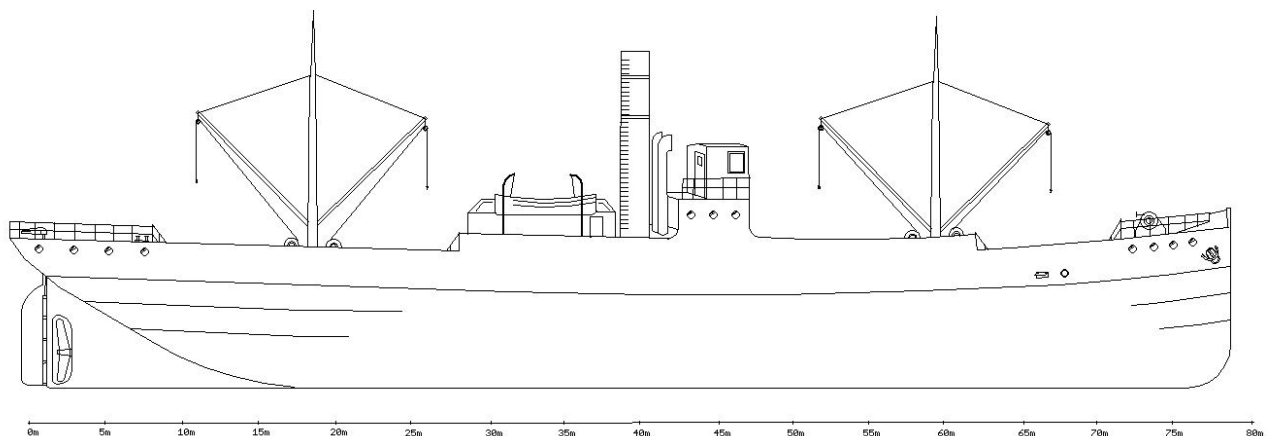
Holger Buss

Co-Autor:

Henrik Absalon

Version:

10.05.2021



Wrack Y

6.11.2020
Holger Buss

Einleitung	4
Die Gezeitentaucher	4
Unser Antrieb	5
Video des Tauchgangs	5
Position des Wracks	6
Beschreibung des Wracks	7
Skizze des Wracks	7
Untersuchungsmethode	8
Tauchprotokoll	9
22.09.2020	9
Details	10
Start der Messung am Heck	10
Ruderquadrant	10
Poller	10
Winde bei 19m	11
Winde bei 21m	11
Lager der Antriebswelle	11
Drucklagerblock der Propellerwelle	12
Großes Zahnrad vor der Maschine	12
Kondensator	12
Dampfmaschine	13
Zylinderdurchmesser	14
Flansch des Dampfauslasses der Maschine am Niederdruckzylinder	15
Kessel: Rückseite	15
Kessel: Vorderseite	15
Feuerluken	16
Teil des Lenkrads oder Umlenkung der Steuerkette	16
Zellulärer Doppelboden	16
Poller	16
Dampfwinde bei 59m	17
Vorderer Mast bei 60m	17
Ankerwinde	17
Klüssenrohre der Ankerkette	18
Ankerkette	18
Vordersteven - Bug	19
Klüssenrohr des Ankers mit Kette	19
Propeller	19
Kabel	19
Fenster eines Bullauge	20
Identifikation des Wracks	21
Was wir über das Wrack wissen	21
Vergleich mit anderen Schiffen	22
Vergleich mit SS Ossian	23

Dampfer Ossian	23
Schiffsdaten	24
Geschichte	25
Historische Fotos	27
SS Harald (1910-1918)	29
Brunsnis 1901 - 1910	31
Schornsteinmarken	33
Zeitungsbericht vom Stapellauf	34
Im Dezember 1940 wurde das Schiff in den Niederlanden schwer beschädigt	35
Gefangen im Packeis - Feb.1941	36
Video von 1941	36
Letzte Reisen (Merchant Shipping Movement Card)	38
Das Schicksal - Untergang im 2.WK	39
Unfallbericht City Hall Court in Helsingborg	40
BEsatzung	42
Shipping company AB Alfa and Lundgren & Börjesson	46
Versicherungsgesellschaft	46
Der Angriff am 15. Mai 1941	47
Der Convoy	47
Angriff um 12:56	47
Kriegstagebuch Deutsche Bucht	51
Position in verschiedenen Quellen	54
Falsche Position: 54°N and 7°16'E	55
Verlässliche Positionsbeschreibung	56
Reiserouten der Schiffe im 2. Weltkrieg	57
Das Geschwader der britischen Royal Air Force 21	58
Beschreibung des Konvois durch die RAF-Piloten	59
Bristol Blenheim IV	60
Schiffsregister von H.J. Abert:	62
LLoyds	62
Eintrag in Sveriges Skeppslista (Swedens Schiffsliste) von 1927	63
Zusammenfassung	63
Fazit	64
Zusammenfassung des Angriffs:	65
Besonderer Dank:	65
Autoren	66
Gezeitentaucher website	66
Versionen des Berichts	67
Todo	67

Einleitung

In diesem Prospektionsbericht wird ein bislang unbekanntes Wrack beschrieben, das 2020 von der Gruppe Gezeitentaucher („Gezeitentaucher“) betaucht und untersucht wurde.

Das Wrack ist ein ca. 78 m langes, genietetes Stahlschiff mit zentral gelegener Dampfmaschine, zwei Kesseln und zwei Masten. Die Konstruktion deutet auf einen Bau zwischen 1890 und 1930 hin. Das Wrack wurde vermessen, dokumentiert und skizziert. Die Details wurden dann mit historischen Fotos und anderen Informationen verglichen. Das Wrack wurde mit rund 55 Dampfschiffen ähnlicher Größe und Bauart verglichen, die in diesem Gebiet verloren gingen. Es handelt sich offensichtlich um den schwedische Dampfer Ossian, der am 15. Mai 1941 im Krieg gesunken ist.

Die Gezeitentaucher

Seit 2007 taucht eine Gruppe von derzeit neun Tauchern in der Nordsee. Die Gruppe nennt sich „Gezeitentaucher“, da das Tauchen in der Nordsee stark von den Gezeiten abhängt. Sie dokumentieren die Wracks, ohne Gegenstände zu bergen. Der Schwerpunkt liegt auf der Identifizierung der Wracks, der Überwachung und Erhaltung. 2017 absolvierten sie mit Dr. Florian Huber den Spezialkurs Unterwasserarchäologie I des VDST. Die Methoden der Messung, 3D-Modellierung und Dokumentation werden seitdem angewandt.

Typische Ziele sind die Wracks im Umkreis von 35 km um den Norddeich Hafen. Einige der Wracks sind bekannt, viele sind noch unbekannt. Die erfahrenen Taucher verwenden Tauchausrüstung mit 2 * 12L Nitrox32 in DIR-Konfiguration. Im Norddeich Hafen liegt ein Rib (Hochleistungs-Schlauchboot) mit festem Rumpf und 225 PS als Transportmittel. An Bord befinden sich GPS, Echolot und Sidescan-Sonar.



Gezeitentaucher: Holger Buss, Dirk Terbeek, Dirk Heinemann, Wilfried de Jonge, Thorsten Bakker, Oliver Hirsch, Thorsten Lex, Ulrich Hofmann, Michael Rosendahl

Unser Antrieb

Wir wollen folgende Fragen lösen:

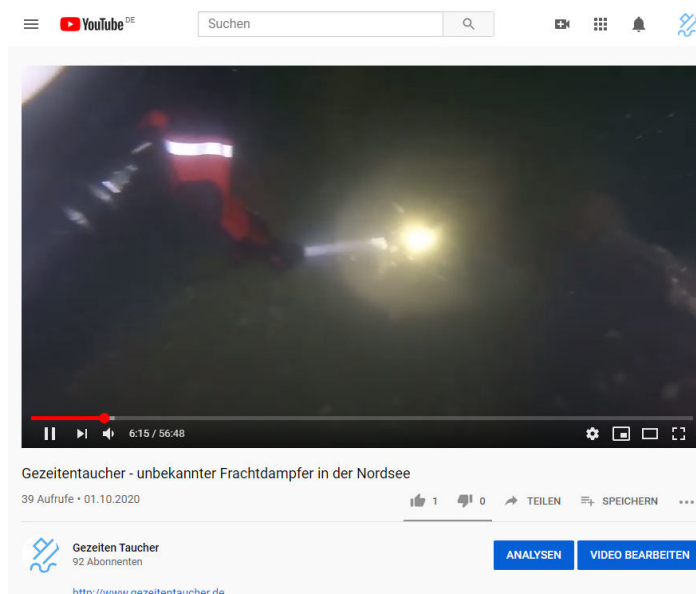
- welches Schiff ist es?
- wann ist es gesunken
- warum ist es gesunken?
- woher kam es - wohin wollte es?
- was hat es geladen?
- gab es menschliche Verluste und gab es Überlebende?

Folgende Aspekte werden ebenfalls untersucht:

- Wurde das Wrack von Dritten geplündert oder beschädigt?
- Wie hat sich das Wrack im Laufe der Jahre verändert?

Die Gruppe wird ohne Fremdmittel finanziert.

Video des Tauchgangs



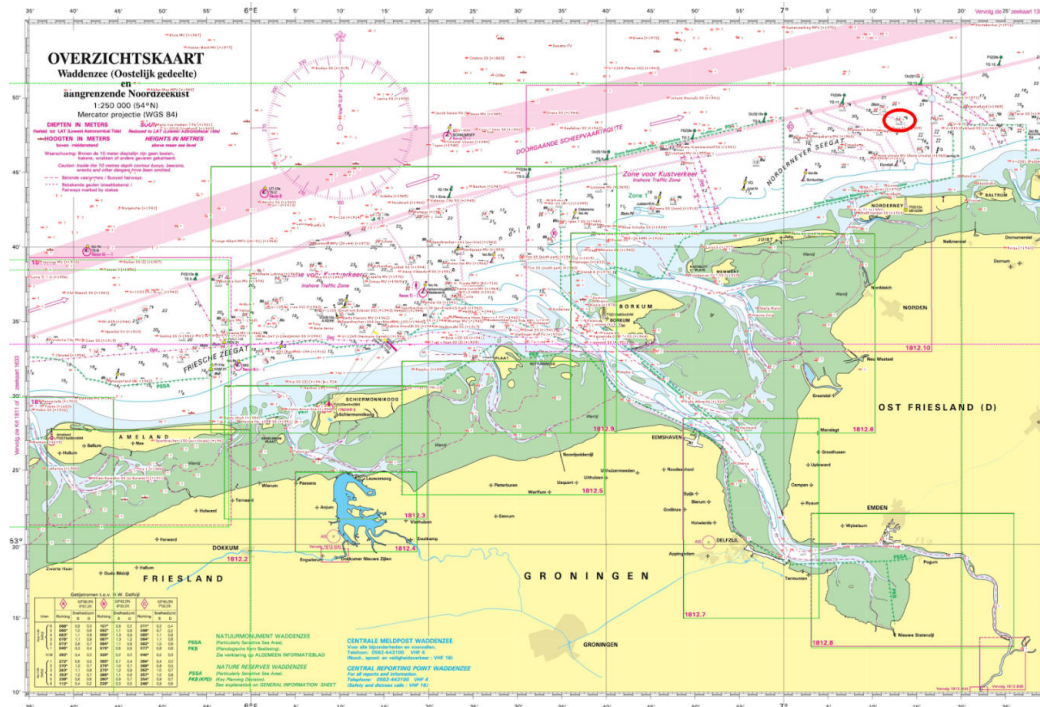
Der gesamte Tauchgang wurde aufgezeichnet

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE>

Die Untersuchung des Wracks kann mit Hilfe des Maßbandes und des nahtlosen Videos überprüft werden.

Position des Wracks

53°48,5'N 007°13'O



Das Wrack wurde am 2. November 1949 erstmals als Küstenfrachter mit 15,5 m flachster Tiefe beschrieben.

WSA (Wasser- und Schifffahrtsamt) listet das Wrack wie folgt:

Wasser- und Schifffahrtsamt Norden Aufsichtsbezirk "Fahrwasser und Betonung"									
WRACKLISTE									
STAND: 1970									
Lfd. Nr.	Name und Art des Schiffes	Datum des Untergangs	Tiefe über Wrack	Positionen				N.f.S. Nr.	Wrack-suchber
				Breite Nord PD	ED	Länge Ost PD	ED		Bemerkung
6	WK "Küstenfrachter"		15,5	53°48'26"	48'23"	7°12'56"	12'53"		

BSH:

Deutsches Hydrographisches Institut									
Wrackliste									
Lfd. Nr.	Name u. Art des Schiffes	Datum d. Schiffsbruchs	Tiefe ü. Wrack	Position				Seekarte D	N.f.S. Nr. und Jahr
				Breite Nord PD	ED	Länge Ost PD	ED		
506	WK "Küstenfrachter"		15,5	53° 48' 26"	48' 23"	7° 12' 56"	12' 53"	87 59 50	2567-48

Veröffentlichte Untersuchungsergebnisse des BSH

2.11.1949 H6120/49 WK 15.5MTRS [8FMS 3FT] IN 534826N, 071256E.

(HAMBURG NM 2567/49). BR STD.

10.8.1988 H3468/87 10.8.88 NOW WK SW 16.8MTRS [9FMS 1FT] IN 534834N, 071305E

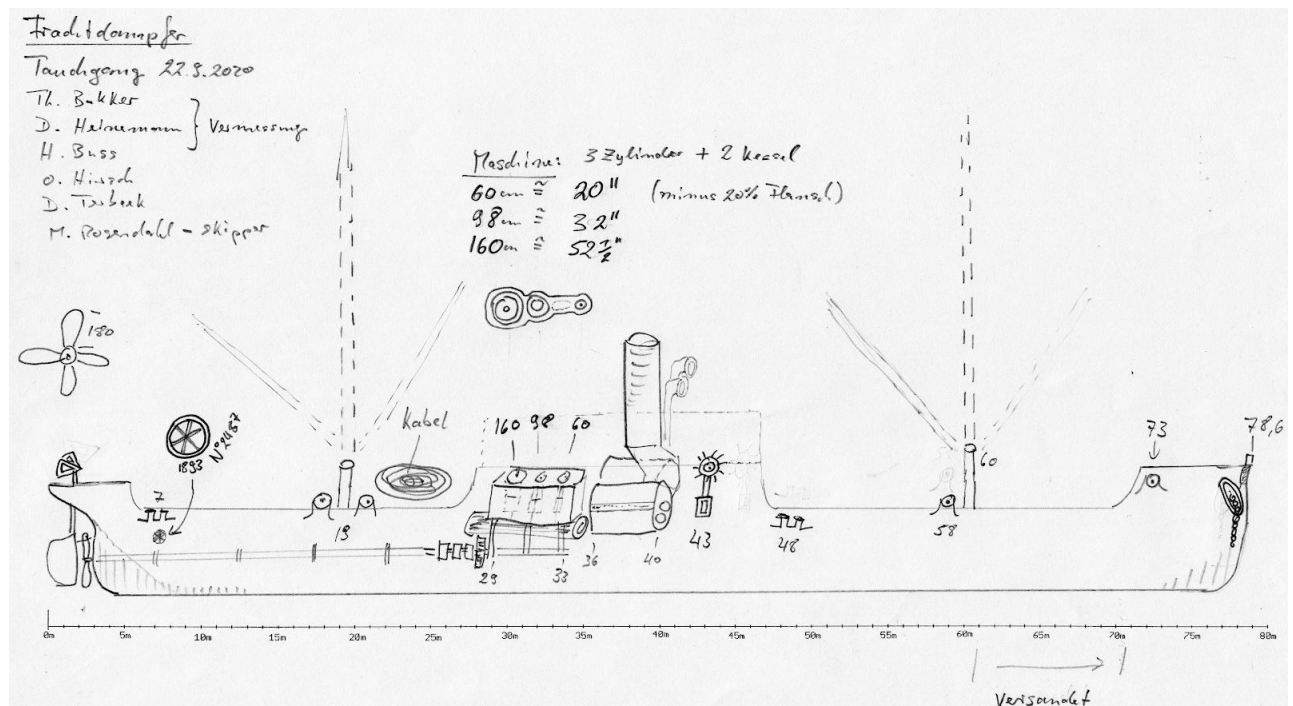
(HAMBURG NM (21)87/27/88). BR STD

Bei Wrecksite: [Hierere](#)

Beschreibung des Wracks

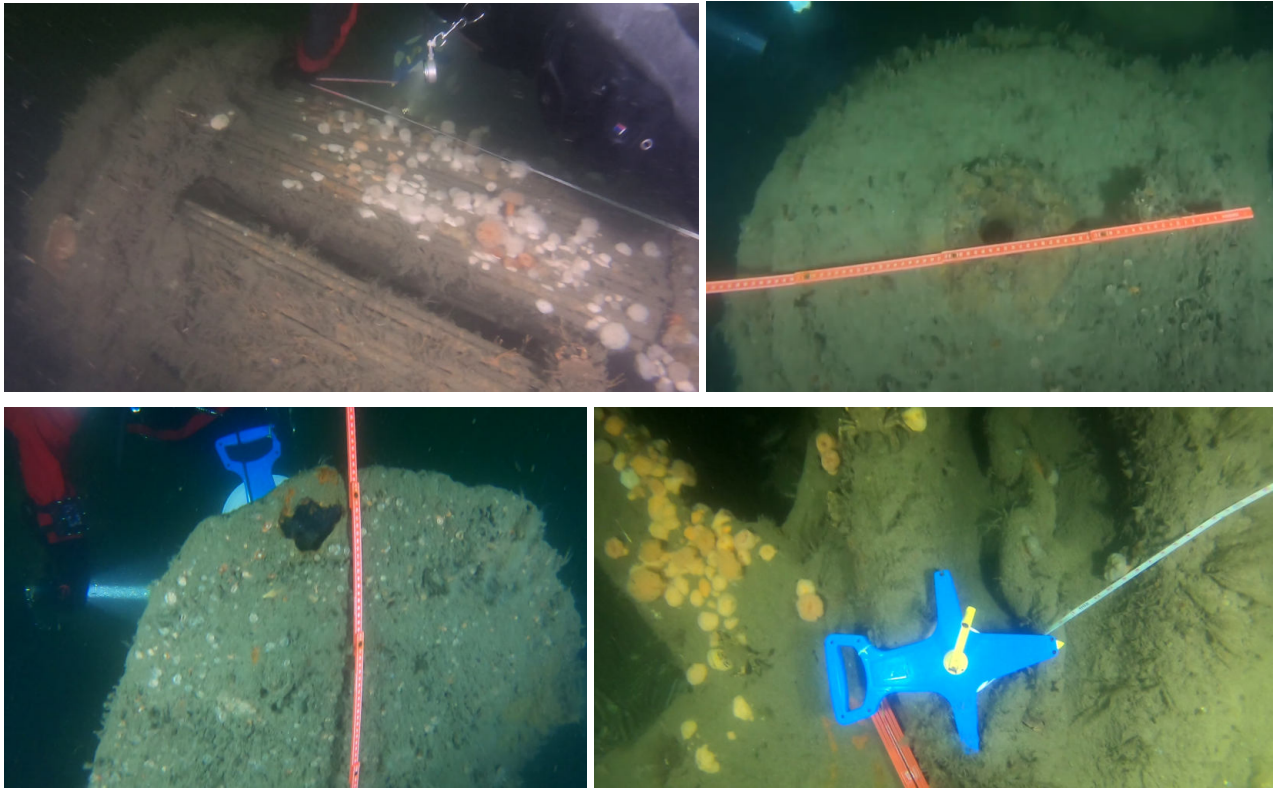
Es ist das Wrack eines genieteten Stahlschiffes mit einer Länge von ca. 78,6 m. Es ist etwa 45° nach Steuerbord geneigt und liegt auf sandigem Boden. Die Eisenschraube (4 Blätter - je 1,8 m) ist halb versandet. Die dreifach Expansions-Dampfmaschine befindet sich in der Mitte des Schiffes, etwa 29 m vom Propeller entfernt. Zwei Kessel liegen nebeneinander, wobei die Feuerluken zum Bug zeigen. Die Feuerluken sind auf 40m; Der Schornstein befand sich also genau in der Mitte des Schiffes. In einer Entfernung von ca. 19 m vom Heck entfernt befinden sich zwei Dampfwinden und ein Stahlmast, der 20° in Bugrichtung zur Steuerbordseite liegt. In ca. 23m Entfernung befindet sich eine bemerkenswert große Menge Kabel, die auf eine Rolle oder Trommel gewickelt wurde. Das Kabel besteht aus einem einzelnen gummierten Leiter mit einer geringen Kupferbreite (1,5-2 mm²). Zusätzlich ist das Kabel mit Jute und Pech (Teer) ummantelt. Die äußere Beschichtung erscheint eher teer als gummiert. Es war nicht für Unterwasser geeignet. Aufgrund der geringen Breite ist es eher für die Informationsübertragung als für die Energieübertragung. Möglicherweise handelt es sich um eine Telegraphenleitung. Die Länge wird auf wenige Kilometer geschätzt. Mittschiffs um ca. 43m gibt es eine Rolle, die zum Lenkgetriebe gehören könnte. Das runde Fenster eines Messing-Bullauge wurde im Heckbereich mit der Aufschrift „1893 N° 2457“ gefunden. Im Bug gibt es eine Winde und die Überreste eines Mastes auf ca. 59m. Beide Masten sind nach Steuerbord umgekippt. Der Bereich von 63 bis 73m ist vollständig mit Sand bedeckt. Auf ca. 73m Entfernung vom Heck fanden wir wieder aufrechte Teile. Die Ankerklüse ist oval und es wurde kein Anker gefunden. Der Vorderstevens liegt bei 78m vom Heck ist deutlich zu erkennen.

Skizze des Wracks



Zeichnung: Holger Buss 1.10.2020

Untersuchungsmethode

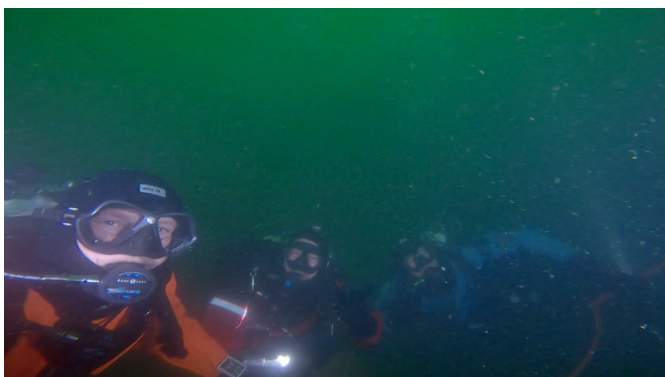


Das folgende Verfahren hat sich für unsere Untersuchungen bewährt:

Das Untersuchungsteam besteht aus drei Tauchern:

- Taucher 1 mit 100m Maßband
- Taucher 2 mit Gliedermaßstab
- Taucher 3 mit Kameras (zwei Gopros im Videomodus) und Lichtern

Die Gruppe taucht am Wrack entlang und sucht nach Bug oder Heck. Taucher 1 befestigt das Maßband am äußeren Ende des Wracks (z. B. am Heck) und schwimmt langsam in Richtung Bug. Interessante Details werden den folgenden Tauchern mit einer Lampe signalisiert. Taucher 3 dokumentiert wichtige Objekte mit der Kamera und geht wiederholt zum Maßband, um die Position der Objekte zu dokumentieren. Taucher 2 vermisst einige Objekte detailliert mit Gliedermaßstab und hält die Gruppe bei Bedarf zusammen.



Untersuchungsteam: Buss, Bakker, Heinemann

Tauchprotokoll



22.09.2020

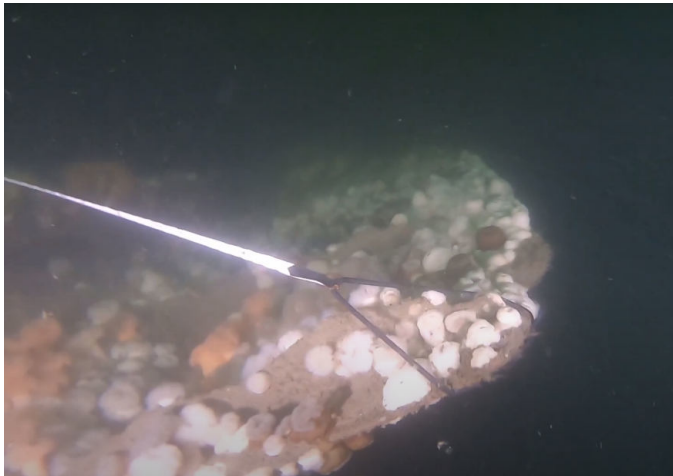
Thorsten Bakker, Holger Buss, Dirk Heinemann, Oliver Hirsch, Dirk Terbeek

- Flut. 60min Grundzeit - gute Sicht - kaum Strömung
- Länge des Wracks bestimmt
- Detaillierte Messung: Dampfzylinder, Propeller
- Dokumentation der Position der Maschine, Winden, Masten und Kessel
- Übersichtsskizze erstellt

Details

Die Fotos sind Standbilder des Videos. Der Sprung zur jeweiligen Position im Video ist unter den Bildern verlinkt.

Start der Messung am Heck



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=530>

Ruderquadrant



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=562>

Poller



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=584>

7m vom Heck. Der Poller liegt auf Kopf

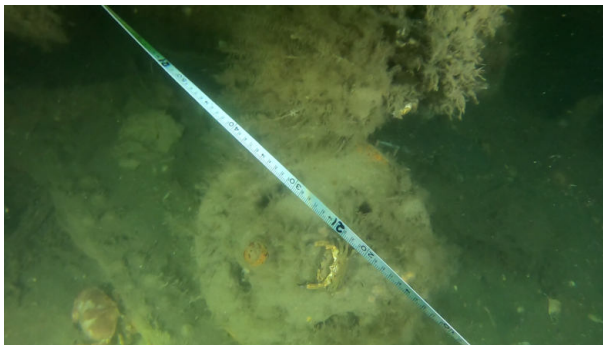
Winde bei 19m



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE>

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=735>

Winde bei 21m



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=795>

Lager der Antriebswelle



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=726>

Drucklagerblock der Propellerwelle



bei 26m

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=819>

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=836>

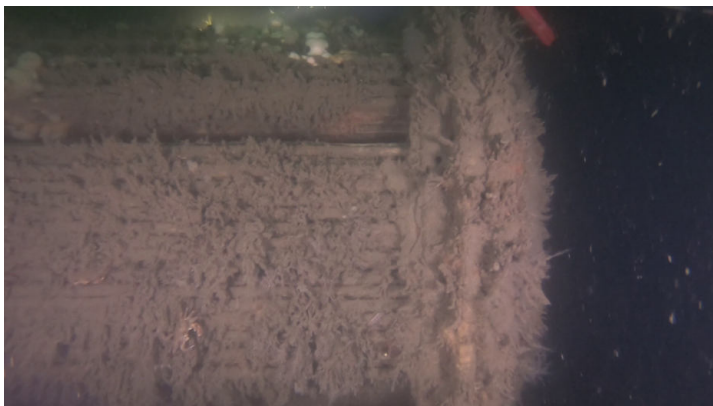
Großes Zahnrad vor der Maschine



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=827>

Bei 25m

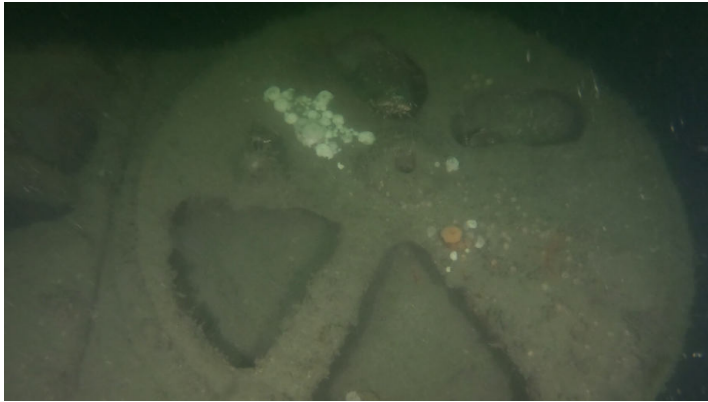
Kondensator



bei 29m

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=915>

Dampfmaschine



Niederdruckzylinder

bei 29m

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=962>

Mitteldruckzylinder

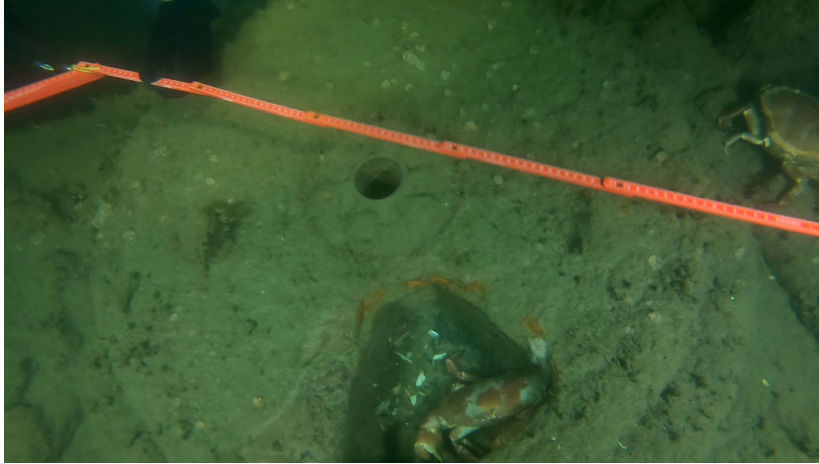


Hochdruckzylinder



Zylinderdurchmesser

Wie wir aus der Identifizierung des Wracks des Dampfers *Elsa* im Jahr 2017 wussten, ist die Messung des Zylinderdurchmessers ein wichtiger Faktor bei der Identifizierung. Diese Daten werden zusammen mit den Hauptabmessungen des Schiffes im Lloyds Register in London gelistet.



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=2155>

Die folgenden Abmessungen der Zylinderdeckel wurden am Wrack gemessen:

HP: 60cm
MP: 98cm
LP: 160cm

Da die Abdeckungen einen Flansch von rd. 20% des Durchmessers sollten sich folgende Zylinderdurchmesser ergeben:

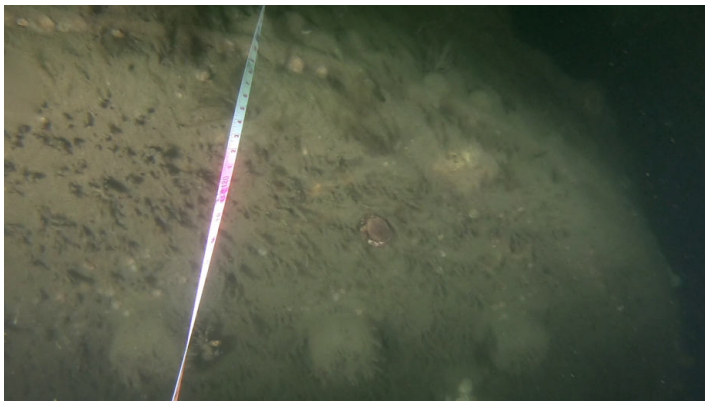
HP: 500mm = 19,7"
MP: 810mm = 32,1"
LP: 1333mm = 52,5"

Flansch des Dampfauslasses der Maschine am Niederdruckzylinder



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=951>

Kessel: Rückseite



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1060>

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1991>

Bei 36m

Kessel: Vorderseite



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1922>

Bei 40m

Feuerluken



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1113>

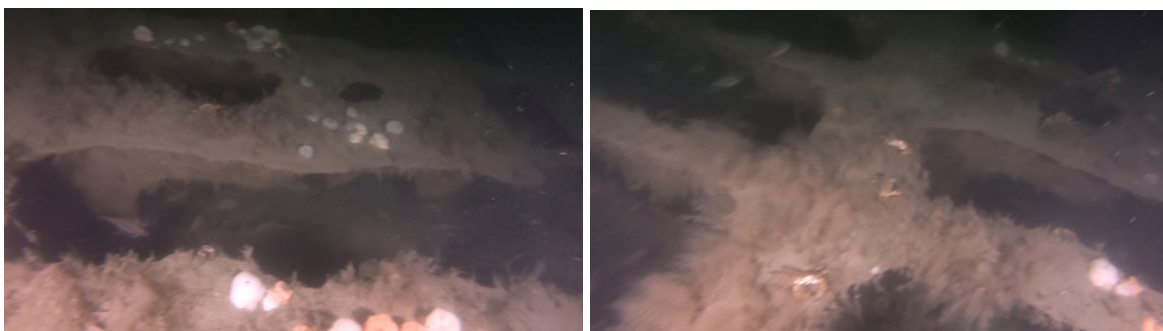
Teil des Lenkrads oder Umlenkung der Steuerkette



Bei 43m

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1120>

Zellulärer Doppelboden



Bei 54m

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1430>

Poller



Bei 48m - fast vollständig versandet

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1355>

Dampfwinde bei 59m



Bei 58m - gekippt

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1466>

Vorderer Mast bei 60m



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1475>

Ankerwinde



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1627>

Bei 73m

Klüsenrohre der Ankerkette



Bei 75m - die Ankerkette liegt noch darin

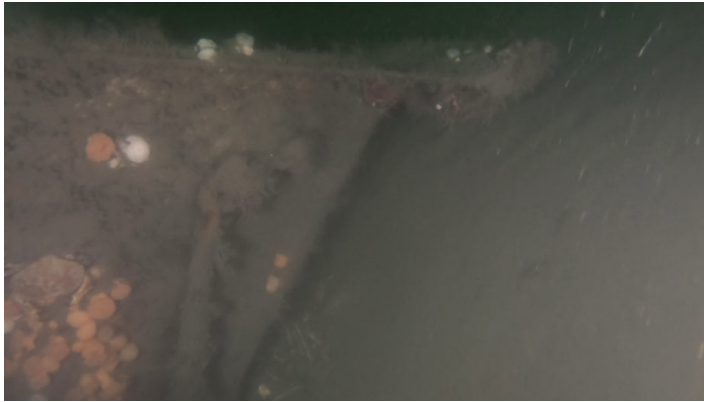
<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1637>

Ankerkette



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1610>

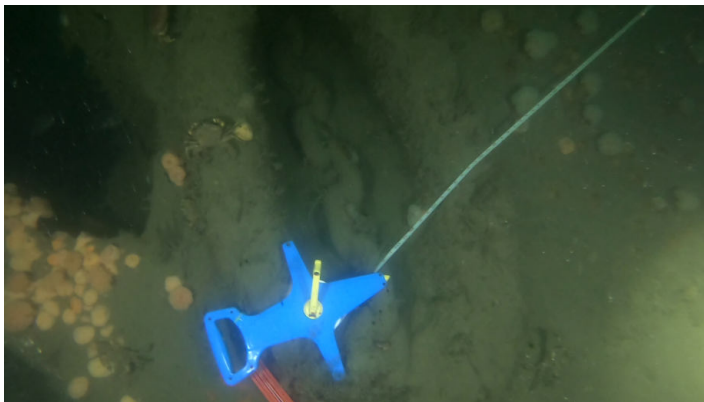
Vordersteven - Bug



Bei 78,6m

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1650>

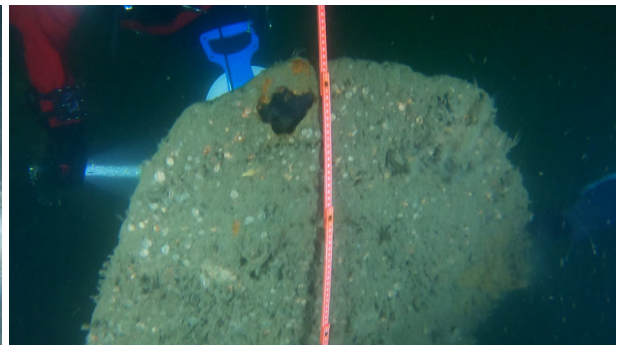
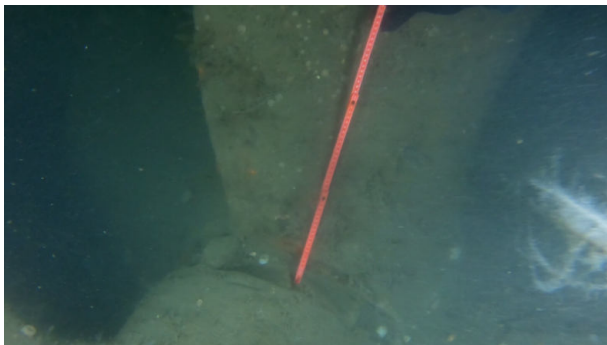
Klüssenrohr des Ankers mit Kette



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=1672>

Bei 76m

Propeller



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=2698>

Vier Blätter, je 1,8m

Kabel

Im hinteren Laderaum wurde eine große Kabelrolle gefunden - ganz in der Nähe des Mastes. Das Kabel besteht aus einem einzelnen isolierten Kupferleiter mit einem kleinen Querschnitt ($1,5\text{mm}^2$), der in Jute gewickelt ist.



Die Länge wird auf einige Kilometer geschätzt

<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=2914>

Fenster eines Bullauge



<https://youtu.be/lmUpj-r1QGE?t=2464>

Es gibt eine Inschrift "1893" und eine Seriennummer.

Das Fenster ist nicht sonderlich massiv gebaut und lag deshalb vermutlich nicht in der Bordwand, sondern im Aufbau.

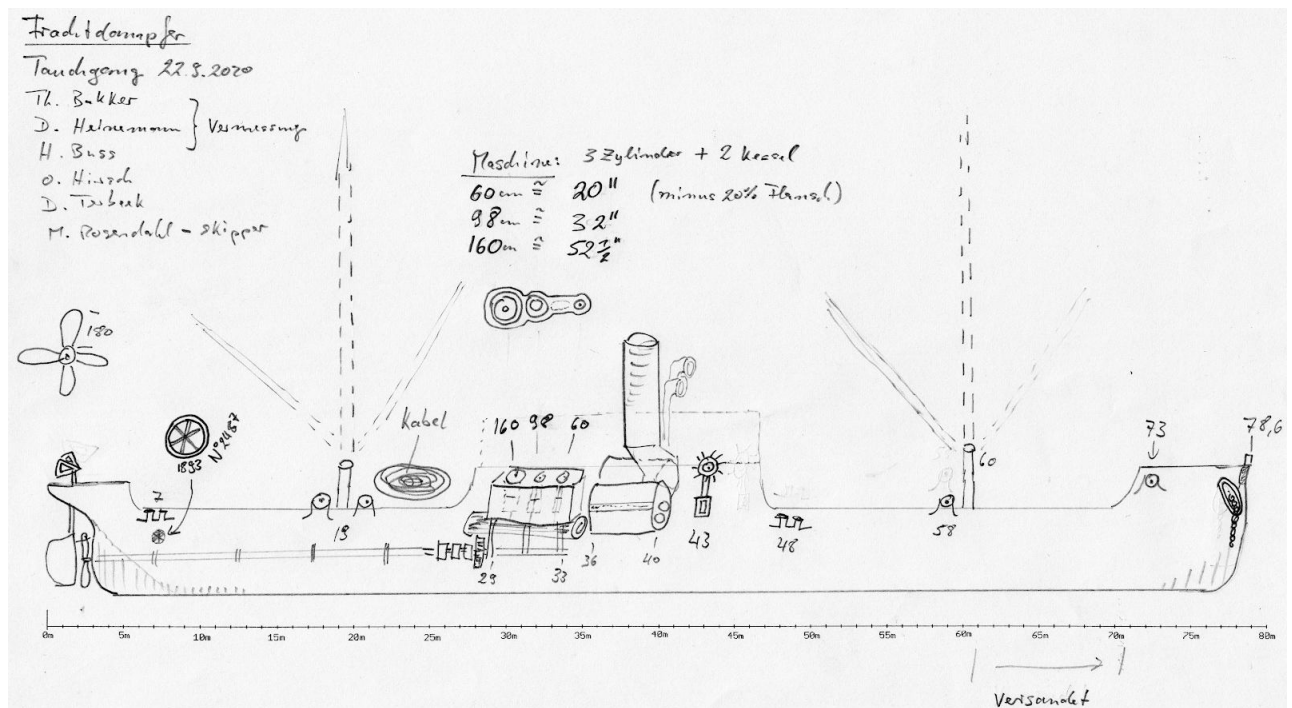
Identifikation des Wracks

Ein Schild mit dem Namen des Schiffes oder eine Glocke wurde nicht gefunden. Der Zustand des Wracks ist im Vergleich zu Wracks, die in Meeren ohne Strömung zu finden sind, ziemlich schlecht. Wir müssen also alle Informationen, die erfasst werden können, mit den Daten von Schiffen vergleichen, die in diesem Bereich der Nordsee vermisst werden.

Was wir über das Wrack wissen

Die Hauptinformationen sind:

- Position des Wracks
- Größe um 78m
- wahrscheinlich um 1893 gebaut
- es sank vor dem 2.11.1949
- Größe der Dampfmaschine
- → Zylindergrößen um: 20" - 32" - 52,5"
- → Die meisten Dampfer hatten kleinere Maschinen wie 16,5" - 26" - 42"
- Position der Maschine in der Mitte des Schiffes
- zwei Masten auf 19m und 60m
- Zwei Kessel mit 2 * 3 Feuerluken zum Bug



Skizze Holger Buss

Vergleich mit anderen Schiffen

Wir haben Daten von 55 Schiffen gesammelt, die in diesem Gebiet gesunken sind.

1892	78,5 x 11,3 x 5 m	20-32-53 K:Bug	15/05/1941 AN9584 Nördlich Norderney 54°00'N 07°16'O
1897	76,2 x 11,2 x 5,3 m	22 - 34 -58 K:Bug	24/11/1938 Borkum Foto
1906	74,9 x 11 x 5,9 m	19,7-32-51 K:Heck	28/01/1938 Vermisst 30sm W Borkum?
1903	79,5 x 11,8 x 5,2 m	19,7-32-54 K:Heck	26/07/1923 8sm östlich Ndy Feuerschiff (vermutlich im Trennungsgebiet)
1902	71,6 x 10,2 x 4,7 m	18-31-52 K:Bug	Umgebaut im Krieg Geschleppt von Superman -> GBR Fotos
1920	72,7 x 11,2 x 4,8 m	17,5-29-46 K:Bug	13/07/1944 Near Borkum
1904	72,9 x 10,9 x 4,6 m	16,5-26-42 K:Bug	29/03/1944 Luftkampf Borkum
1900	67,5 x 10,1 x 4,1 m	13,5-21-34 K:Heck	10/02/1938 Borkum/Norderney
1923	74,6 x 11,6 x -- m		1923 Tyne HH Kohle - kein Kabel
1913	67,8 x 10,1 x 4,4 m		Schiermonnikoog
1902	67,1 x 10,1 x 4,4 m		1909 England HH
1912	78,9 x 11,6 x -- m		1913 England Ostsee
1922	70 x 10,9 x -- m		1923 HH England
1890	79,6 x 11,3 x 5,5 m		1913 Nordsee
1909	73,2 x 10,4 x -- m		1915 Torpedo sunk in North Sea.
1907	71,6 x 10,2 x -- m		2.12.1909 Hull for Bremen with cargo of coal (kein Kabel) Zeitung
1890	70,1 x 9,9 x -- m	16-27-44 ebay	1898 she left Leith for Hamburg with a cargo of coal
1921	62,2 x 10 x 4,7 m	13-21-35	Cux Amsterdam mit Zellulose (Abert)
1884	82,9 x 11,8 x -- m	2 cly.	7.12.1909 Newcastle for Hamburg with a cargo of coal
1891	71,3 x 10,4 x 4,6 m	1 Boiler	1898 collision with(MARS) Brunsbüttel , Newcastle for Hamburg
1883	77,9 x 10 x -- m	2 Cyl 30-55	Shields HH Sturm
1878	76,2 x 10,3 x 7 m	2 Cyl 30-55	1897 England HH
1878	72,4 x 10,7 x -- m	2 Cyl 31-57	1913 England HH
1882	79,2 x 11 x 6,2 m	2 cyl.	1905 Brunsbü. Rotterdam
1890	53,37 x 7,84 x 3,8 m	2 cyl	1941 Norderney
1877	76,2 x 10 x 5,6 m	2 Cly.	Stettin Amsterdam
1890	53,37 x 7,84 x 3,8 m	2 Cyl	1941 nach Kollision bei Norderney
1915	36,82 x 6,89 x 3,06	3fE 336x510x820	25.6.1916 in Pos. 53.46 N 06.57nach Minentreffer gesunken (Abert)
1915	61,65-9,26-3,86m	3fE 360x550x910	1942 28.3.1942 auf Reise Emden - Esbjerg vor Juist gesunken (Abert)
1923	107,2 x 15,3 x 8,4 m	4 Cly	SS struck a mine and sank on May 4th, 1943, off Juist.
1912	43,1 x 8,44 x 3,26 m	2 Cly	1936 im schwerem Sturm 8 sm O Borkum Feuerschiff

Hier eine Auswahl der untersuchten Schiffe:

Name	Built	Sizes	Machine	Boiler	Sank
------	-------	-------	---------	--------	------

Lenna	1897	76,2 x 11,2 x 5,3 m	22 - 34 -58 K:Bug	1938 Borkum	Foto
-----------------------	------	---------------------	-------------------	-------------	----------------------

Hier passen Größe, Alter und Maschine recht gut zusammen. Aber es gab Überlebende und Augenzeugen und es ist sicher, dass das Schiff auf der Insel Borkum gesunken ist.

Kej. Dagmar	1905	79,3 x 11,3 x 5,5 m	19,5-32-53	02/04/1944 (Borkum)
-----------------------------	------	---------------------	------------	---------------------

Hier passen Größe, Alter und Maschine recht gut zusammen. Aber die Position des Wracks war bekannt (Borkum) und das Wrack wurde beseitigt.

R.Borchardt	1906	74,9 x 11 x 5,9 m	19,7-32-51 K:Heck	1938 Missing
-----------------------------	------	-------------------	-------------------	--------------

Dies war einer der Favoriten. Hier passen die Größen und die Maschine ganz gut.

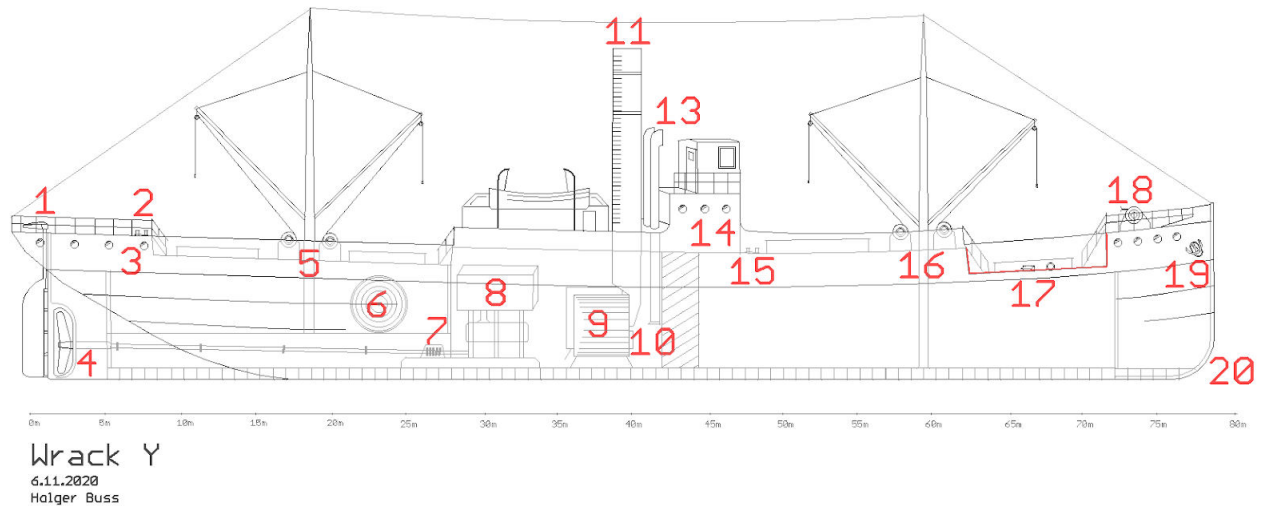
Aber nach einer Weile stellten wir fest, dass die Kessel zum Heck und nicht zum Bug zeigen.

Ossian (SE)	1892	78,5 x 11,3 x 5 m	20-32-53 K:Bug	1941 Norderney 54°N 07°16'O
-----------------------------	------	-------------------	----------------	-----------------------------

Hier passen Größe, Alter und Maschine sehr gut zusammen. Das einzige Problem war die Koordinate der angeblichen Untergangsstelle, die 20 km nördlich des Wracks lag. Aber dann fanden wir Kriegstagebücher, die die Position des Angriffs der Convoi beschreiben. Und es stellte sich heraus, dass es ziemlich nahe an der Position unseres Wracks war.

Also haben wir weitere Untersuchungen und Vergleiche des schwedischen Dampfers OSSIAN durchgeführt.

Vergleich mit SS Ossian



1. Der Ruderquadrant wird am Ossian von einer Kette angetrieben
2. Position und Form dieses Pollers → identisch mit dem Ossian
3. Wir fanden ein Fenster eines Bullauge. Material: Bronze. Beschreibung: "1893 N ° 2457" → **Ossian wurde 1892** gebaut (das Fenster wurde vielleicht nach einem Jahr installiert oder ersetzt)
4. Propellergröße: 1,8 m pro Blatt → unbekannt bei Ossian
5. Zwei Winden und ein Mast in dieser Position → **identisch** mit dem Ossian
6. Kabelrolle - wahrscheinlich Teil der Ladung → unbekannt bei Ossian
7. Position des Axiallagerblocks der Propellerwelle → unbekannt am Ossian
8. Position der Maschine und Größe der drei Zylinderdeckel → **identisch** mit Ossian
9. Zwei Kessel → identisch mit dem Ossian
10. Ausrichtung der Kessel: Feuerluken zum Bug → **identisch**
11. Position des Schornsteins (weil sie direkt über den Brennlöchern der Kessel liegen) → identisch mit dem Ossian
12. Zellulärer Doppelboden → identisch
13. Die Position der Lufttrichter befand sich auf der Bugseite des Schornsteins (weil sie sich an der Seite der Feuerlöcher befinden) → identisch
14. Position der Brücke (wir haben einen Teil des Lenkgetriebes gefunden) → identisch
15. Position und Form dieses Poller → identisch
16. Winde und Mast in dieser Position → **identisch**
17. Der Bereich des Wracks ist vollständig versandet → Ossian hatte in diesem Bereich ein **abgesenktes Deck**
18. Ankerkettenwinde → identisch mit der Ossian
19. Position und Form der Ankerklüse → **identisch**
20. Die Länge des Wracks beträgt 78,6 m → **identisch**
21. Es wurde berichtet, dass OSSIAN nach dem Angriff schwere Schlagseite nach Steuerbord hatte → Das **Wrack liegt auf der Steuerbordseite**

Die wichtigsten Parameter für die Identifizierung als SS Ossian sind: 3, 5, 8, 10, 16, 17, 19, 20 und 21

Dampfer Ossian

SS Ossian war ein schwedisches Frachtschiff, das am 15. Mai 1941 vor der deutschen Nordseeküste nördlich von Norderney von alliierten Flugzeugen torpediert wurde.

Achtung: Es gibt zwei Schiffe mit dem Namen *Ossian*:

[Englisch 1919 73m](#)

[Schwedisch 1892 79m](#)

Schiffsdaten

Nationalität: swedish

Zweck: transport - cargo ship

Stapellauf: 15/03/1892 completed: 04/1892

Ttonnage: 1804 grt

Dimensionen: 78.50 x 11.26 x 4.92m Andere Quellen: 79.2 x 11.3 x 5m

Material: Stahl

Maschine: 1 x 3-cyl. triple expansion steam engine, single shaft, 1 screw
3fE 508x825x1346/914 800 2 11,3 251 174 n.h.p.

Geschwindigkeit: 8 Knoten

IMO/Off. no.: 5143

Rufzeichen: SFXK (since 1919) or JSBT (until 1919)

Untergang: 15/05/1941 torpedo / Air raid WW2

Opfer: 3

Hersteller: Osbourne, Graham & Co. Ltd., North Hylton (Sunderland)

Nummer.: 95

Maschine: Clark George Ltd., Sunderland

Besitzer:

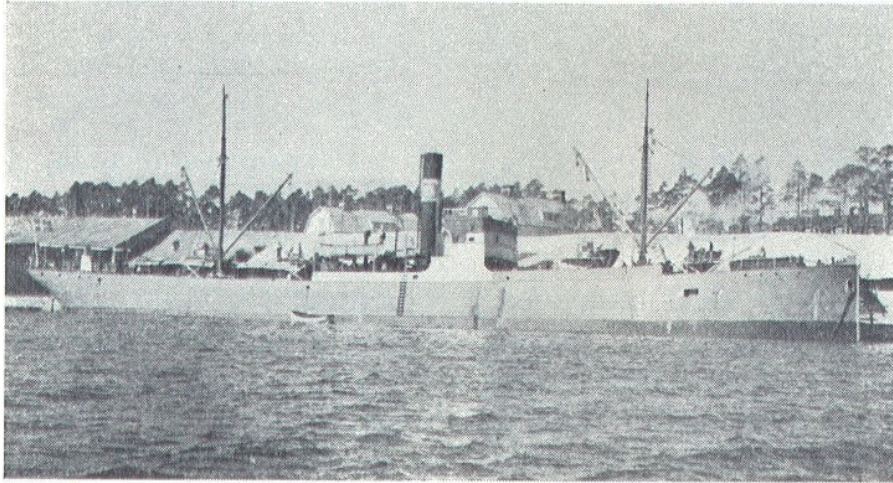
- [1] Börjesson Allan, Helsingborg (Rederi AB Alfa)
SS Ossian (+1941)
period 1919 ~ 1941
IMO/Off. no.: 5143
- [2] Carlsson G. - Fornyade Angfartygs A/B Viking
(Rederiaktb Transatlantic)), Göteborg (Gothenburg)
SS Valpen
period 1918 ~ 1919
IMO/Off. no.: 5143
- [3] Wiens O.H., Malmö
SS Harald
period 1910 ~ 1918
IMO/Off. no.: 5143
- [4] Petersen H. A., Flensburg
SS Brunsnis
period 1901 ~ 1910
- [5] Gerolimich & Co - Nav. Gen. Austriaca
Ditta Eredi C. Cav. Gerolimich & Co., Lussinpiccolo
SS Mediterraneo
period 1892 ~ 1901

Quellen: <http://sunderlandships.com/> <https://wrecksite.eu>

Geschichte

Ossian begann seine Karriere als Italiener, nachdem er 1892 in Osborne, Graham & Co in Sunderland zum Reeder Gerolimich in Lussinpiccolo gebaut und viele Jahre von Kapitän Catterinich geführt worden war. Unter italienischer Flagge verwendete der Dampfer den Namen *Mediterraneo*. Das Schiff ging später in deutschen Besitz über und hieß *Brunsnis*. Sie wurde 1910 vom Reeder OHWiens in Malmö nach Schweden gekauft und lief für seine Reederei AB Kronan unter dem Namen *Harald*. 1918 wurde *Harald* für 2.200.000 SEK an die Reederei AB Tertia in Göteborg verkauft, wo sie in *VALPEN* umbenannt wurde. Kurz darauf wurde sie an die Reederei AB Amaryllis in Helsingborg verkauft, wo sie ihren finalen Namen *Ossian* erhielt. Der Dampfer wurde dann auf Rederi AB Alfa übertragen. Im Winter 1935 rettete Ossian vier estnische Robbenjäger, die bei rauem Wetter sechs Tage lang ohne Vorräte auf der Ostsee trieben. Als Ossian im Dezember 1940 in Helder ankerte, war die Ankerkette gebrochen und Ossian kollidierte mit dem niederländischen Rotkreuzschiff ZRD III und bekam ein großes Leck im Vorschiff. Um nicht zu sinken, musste sie aufgelandet werden. Am nächsten Tag wurde das Schiff bei hurrikanartigem Wetter von der Besatzung verlassen. Nach ungefähr 14 Tagen wurde Ossian geborgen und zur Reparatur nach Amsterdam gebracht. 1941 steckte der Ossianer in IJsselmeer, Niederlande, im Eis fest. Leute aus Volendam gingen über das Eis, um Brot und andere Vorräte zum Schiff zu bringen.

Ångfartyget Ossian av Hälsingborg



Ägare Rederi AB Alfa, Hälsingborg.

Byggt 1892 i Sunderland. 2.430 ton d. w.

Befälhavare N. A. Möller.

Flygtorpederat den 15 maj 1941 på tyska nordsjökusten.

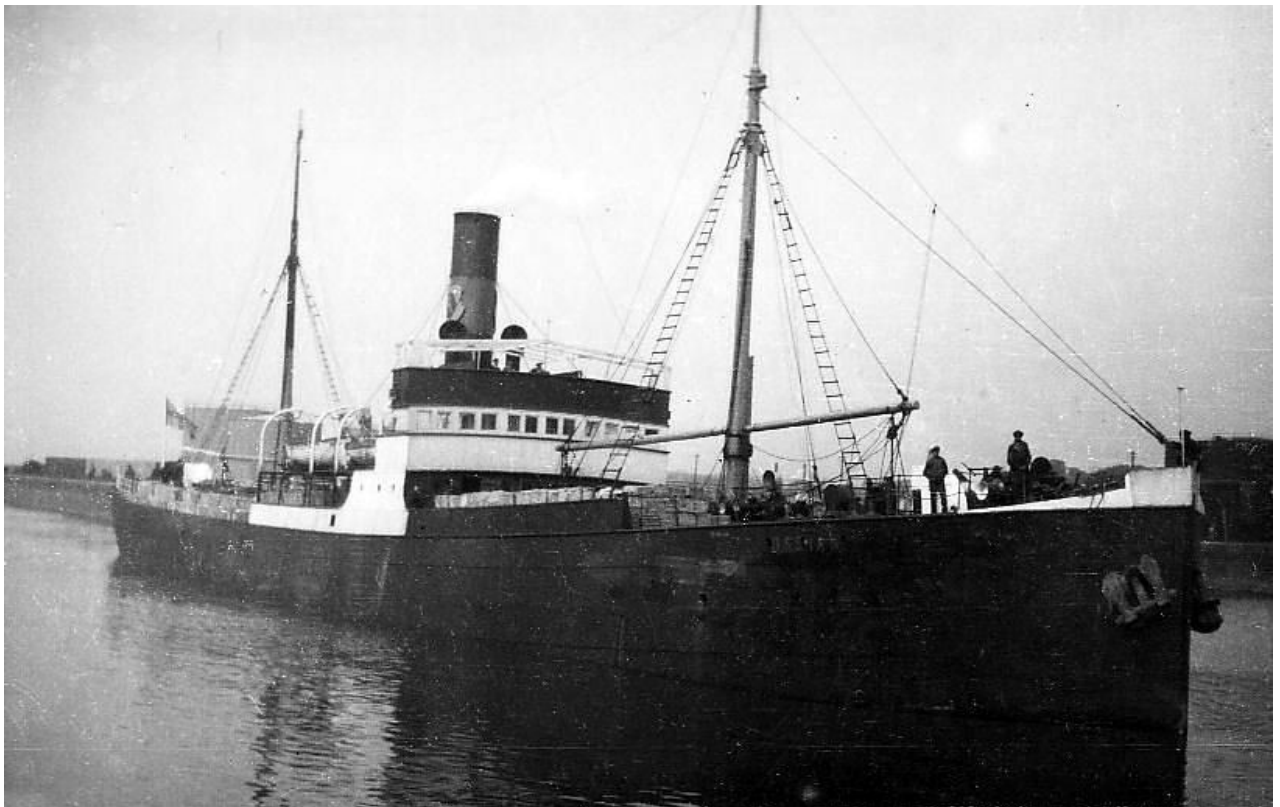
Omkomna: 3 man.

<http://www.searlecanada.org/sunderland/sunderland069.html#mediterraneo>

Historische Fotos



<https://digitaltmuseum.se/021015766713/agare-1921-41-rederi-ab-alfa-hemort-helsingborg>



<http://www.searlecanada.org/sunderland/sunderland069.html#mediterraneo>



<https://digitaltmuseum.se/021015745542/agare-1921-41-rederi-ab-alfa-hemort-helsingborg>



<https://digitaltmuseum.se/021015766714/agare-1921-41-rederi-ab-alfa-hemort-helsingborg>

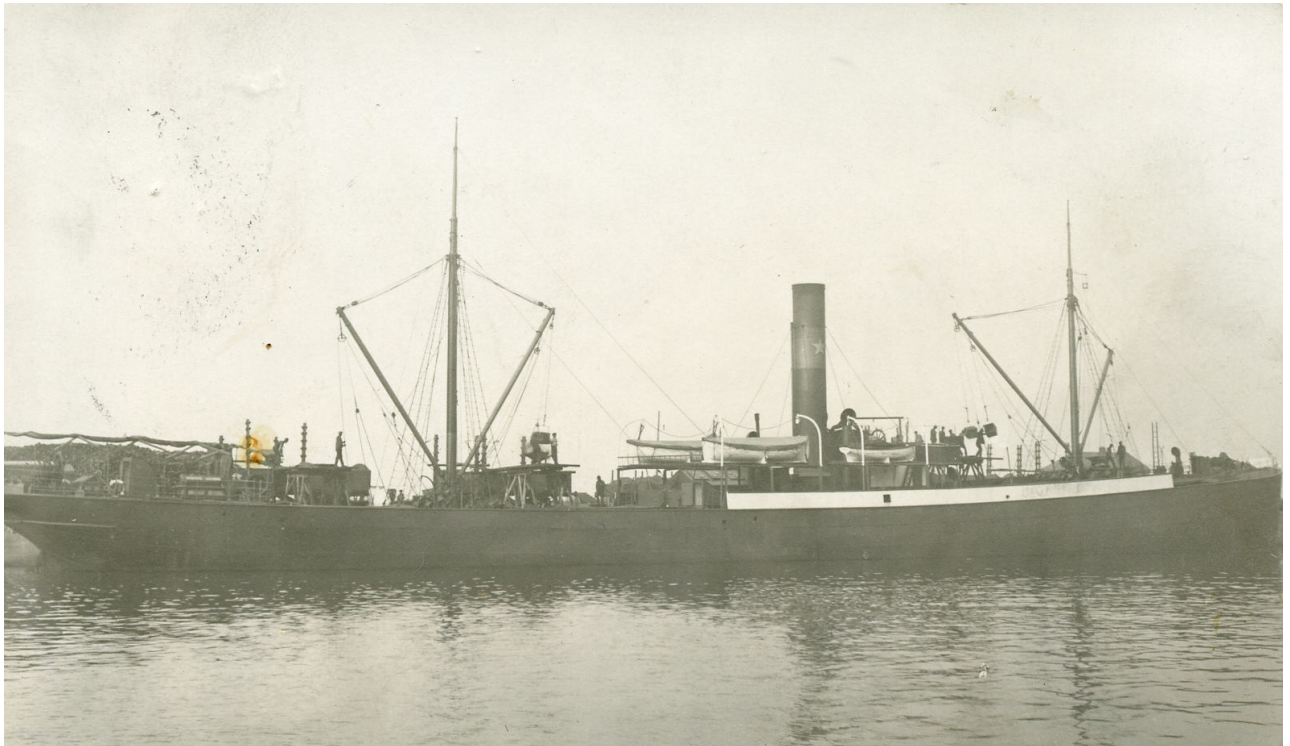


<https://digitaltmuseum.se/021015482428/fo170561ab>

SS Harald (1910-1918)

Wir haben zwei Postkarten in einer Privatsammlung von Mats Pilhem gefunden
(kommandobryggan.se)





Miss
Clara Lindberg
Kamrergatan 16
Malmö

Seaham (*) 31.12.1911 12:30

Liebe Clara
Danke für das letzte Mal.
Wir kamen vor einer halben Stunde nach einer ziemlich guten Reise hierher.
Frohes Neues Jahr und tausend herzliche Grüße (unlesbar)
Dein Bernhard

(*) Seaham ist in Großbritannien, in der Nähe von Sunderland, wo dieses Schiff gebaut wurde

Quelle: Private collection of Mats Pilhem

Brunsnis 1901 - 1910



Bunsnis: drittes von rechts Quelle: Stadtarchiv Flensburg



Quelle: Stadtarchiv Flensburg



Quelle: Stadtarchiv Flensburg

Schornsteinmarken



<http://www.fanshop-online.de/fahnen-flaggen-infos/se~hf10.html>

<http://www.rederimarken.se/a.htm>

Maschinenhersteller



<https://www.flickr.com/photos/137368687@N02/23928285985/in/album-72157662617108936/>

Sunderland Museum

Zeitungsbericht vom Stapellauf

TRIAL TRIP AND LAUNCH.

Messrs Osbourne, Graham, and Co., of Hylton, on Tuesday sent to sea on trial the steamer *Mediterraneo*, of 2,500 deadweight capacity, which they have built to the order of Messrs Eredi C. Cav Gerolimich and Co., of Lussinpiccolo, Austria. The engines, which are of 150 n.h.p., were supplied by Messrs George Clark and Co., Limited, of Southwick Engine Works, and gave very satisfactory results, attaining a mean speed of over 10½ knots on the measured mile.—On the same day, Messrs Osbourne, Graham, and Co. also launched the ss *Cundall*, a vessel of about 3,500 tons deadweight capacity, which has been purchased from them by Messrs Furness, Withy, and Co., of West Hartlepool. The engines are also being supplied by Messrs George Clark, Limited.

Sunderland Daily Echo and Shipping Gazette - Thursday 28 April 1892

A NEW STEAMER IN COLLISION.

As the new screw steamer *Mediterraneo*, from Sunderland, which had just arrived in the Tyne in charge of the steam tug *Severn*, and the Norwegian brig *Empress*, in tow of the tug *Sunflower*, were attempting to enter Northumberland Dock, yesterday evening, they came into collision, with the result that the steamer sustained damage to her rails on the starboard side of her forecastle and the brig had her jibboom carried away. Two lamps on the dock middle pier head were also carried away by the tow rope between the steamer and the tug. The *Mediterraneo* was built at Sunderland for an Austrian firm, and had just completed her trial trip before she arrived in the Tyne. She was afterwards taken into the dock, where she will load a cargo of coal.

Shields Daily Gazette - Wednesday 27 April 1892

Im Dezember 1940 wurde das Schiff in den Niederlanden schwer beschädigt



22 SCHWEDEN AN LAND. Einem anderen Bericht zufolge gehörten zu den anderen Rettungsaktionen auch die Besatzungsmitglieder des schwedischen Dampfschiffs 'Ossian', das die Wasserstraße Den Helder erreicht hatte und in einem sinkenden Zustand auf den Zuidwal gebracht wurde. "Dorus Rijkers" bei neuem Export unter Skipper Koen Bot. Es war möglich, die gesamte Besatzung von 22 Köpfen sicher zu an Land zu bringen. Der Bug des 'Ossian' wurde durchbrochen, so dass er unter Wasser ist und der Propeller sichtbar ist. Das Wasser reicht vom Bug bis zur Brücke. Das Schiff, das der Reederei AB in Helsingborg gehört, wurde 1892 gebaut und misst ungefähr 1.600 Tonnen. "

["Leidsch Dagblatt 7.12.1940"](#)

Nachdem der Schaden im Hafen von Den Helder registriert worden war, wurde beschlossen, die Ossian in der Neujahrnacht mit Hilfe von zwei Schleppern nach Amsterdam zu verlegen. Das Dampfschiff kommt nicht mehr aus eigener Kraft nach vorne. Der Reeder wollte das Schiff wahrscheinlich im Hafen von Amsterdam restaurieren. Ein weiterer Grund könnte sein, dass das Schiff mehrmals Ladungen in den Hafen von Amsterdam gebracht hat und daher hier verschiedene Kontakte bestanden. Es wurden (noch) keine weiteren Berichte oder anderes Archivmaterial dazu gefunden.

Das Schleppmanöver war wahrscheinlich ein riskantes Unterfangen, da sich die Wetterberichte nach dem heftigen Sturm im Dezember in ein winterliches Wetterbild verwandelten. Laut einem Bericht im Schager Courant⁵ war die Reise nach Amsterdam sehr schwierig. Am Abend war die Situation noch vernünftig, aber an Silvester war es nicht mehr möglich zu fahren. Im Morgengrauen war es hoffnungslos. Die S.S. Ossian blieb zurück und die Schlepper setzten ihren Weg zum Hafen von Amsterdam fort. Einer der Besatzungsmitglieder ging zum Bürgermeister von Edam, um zu fragen, ob etwas für die Besatzung des unglücklichen S. S. Ossian getan werden könne.

[Source](#)

Gefangen im Packeis - Feb.1941



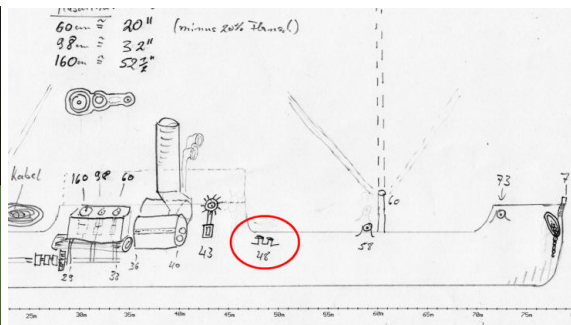
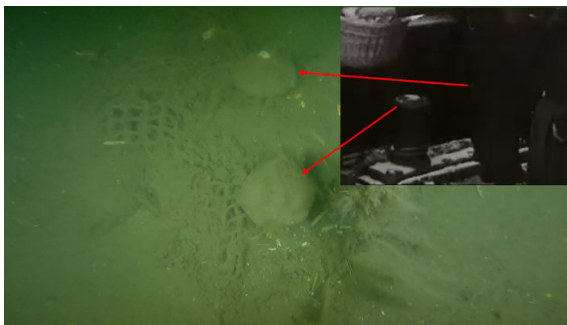
Quelle: Utrechts Volksblad; sociaal-democratisch blad – 4 januari 1941

Der erste Bericht über den gestrandeten S.S. Ossian erschien im Utrechts Volksblad. Am Samstag, den 4. Januar 1941, berichtete Seite 3 über die Volendam-Eisläufer. Eine Gruppe von Volendam-Männern in speziellen Outfits hatte eine riskante Expedition organisiert. Unter rauen Bedingungen gingen die Männer (mit Eispickel voraus), einschließlich Kompass, Seilen und speziellen Eisklumpen, 10 Kilometer über das tückische Packeis, um die schwedischen Besatzungsmitglieder mit Brot, Käse, Fleisch, Milch und Petroleum zu versorgen (siehe Foto). Am Montag, dem 6. Januar, berichteten auch verschiedene andere niederländische Zeitungen über dieses spektakuläre Unterfangen. Die Expedition wurde von dem 55-jährigen Hendrik Bootsman aus Volendam geleitet.

Der Dampfer Ossian ist schon lange im Packeis der Zuiderzee. Wie lange das Dampfschiff schon vor Volendam im Eis war, ist unbekannt. Regionale Zeitungen haben keinen Bericht über das Ende des S.S. Ossian im Packeis geschrieben. Sehr bemerkenswert, denn zu Beginn hatte es zu vielen Berichten geführt. Es muss spekuliert werden, wie das Schiff befreit wurde. Wurde das Dampfschiff erneut von Schleppern nach Amsterdam gebracht, wo der Eigner gute Handelskontakte für eine gründliche Reparatur hatte? [Source](#)

Video von 1941





Wir können den Poller sehen, den wir auf 48m gefunden haben

Here das Video: [Link](#)

Übersetzung des niederländischen Sprechers:

Nach einem kurzen Gebet verließ eine kleine Expedition, die aus einigen Volendam-Fischern bestand, Volendam, um Lebensmittel zum schwedischen Dampfschiff 'Ossian' zu bringen, das 9 Kilometer vor der Küste am IJsselmeer eingefroren war. Diese Reise ist nicht ungefährlich, der Schnee kann gefährliche Stellen im Eis verbergen. Daher geht der Expeditionsleiter mit einer Axt voraus, um den Zustand des Eises zu erkunden.

Die Männer haben eiserne Spitzen in den Klumpen, weil sonst ein Gehen auf dem Eis unmöglich wäre. Driftende Eisbarrieren machen die Reise noch schwieriger. Nach drei Stunden hartem Weg kommt das Schiff in Sicht, wo die Volendammers und das Essen mit großer Dankbarkeit empfangen werden.

Quellen:

https://wiki.beeldengeluid.nl/index.php/Een_expeditie_naar_de_Ossian

<https://www.graptolite.net/sweden/Ossian.html>

(MWT Report Hamburg 15/8/45)" → 'ministry of war and transport'?

Das Schicksal - Untergang im 2.WK

Ossian fuhr von Oxelösund nach Rotterdam und schloss sich mit einer Ladung von 2498t Eisenerz einem Konvoi in westlicher Richtung in Cuxhaven an. Die Convoi bestand aus fünf Frachtern, die von vier Eskortschiffen begleitet wurden.

Um **15:00 Uhr - am 15. Mai 1941** - wurden acht torpedotragende Flugzeuge in sehr geringer Höhe auf der Steuerbordseite in einer Entfernung von nur 300 bis 400 Metern vom Konvoi gesehen. Im selben Moment wurde von der Brücke aus eine Torpedospur in Richtung Ossians Steuerbordseite beobachtet. "Hart Steuerbord" befohlen, um den Torpedotreffer nach Möglichkeit zu vermeiden. Das Schiff drehte sich jedoch nicht schnell genug. Ossian wurde mittschiffs unter der Wasseroberfläche von zwei Torpedos getroffen. Gleichzeitig wurde der Dampfer von Maschinengewehrfeuer aus den Flugzeugen getroffen. Einer der Torpedos ging direkt durch die schwedische Flagge des Schiffes, die die schwedische Bezeichnung der Neutralität trug. Einer traf den Maschinenraum, wo ein Maschinist bei der Explosion getötet wurde. Jetzt war das Schiff in einem sinkenden Zustand, so dass beide Rettungsboote zu Wasser gelassen wurden und die Überlebenden und die Besatzung das Schiff verließen: Acht Männer auf der Backbordseite und acht Männer und der deutsche Eskortenoffizier auf der Steuerbordseite.

In weniger als 10 Minuten zerbrach das Schiff und sank.

Die Rettungsbootbesatzungen wurden von den deutschen Vorpostenbooten übernommen, die auch noch zwei Männer aus einem Floß retteten. Dies waren der schwer verletzte Cheffingenieur und der Zimmermann. Die Überlebenden wurden nach Cuxhaven und Bremerhaven gebracht. Die Verletzten wurden ins Krankenhaus gebracht. Der Cheffingenieur Wedlin starb zwei Tage nach dem Angriff in Wilhelmshaven.

https://sv.wikipedia.org/wiki/S/S_Ossian

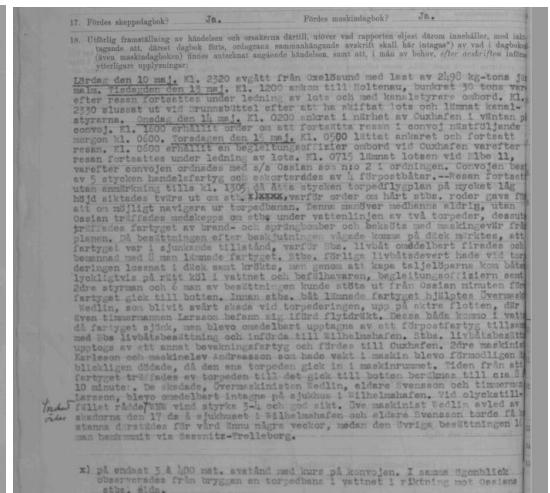
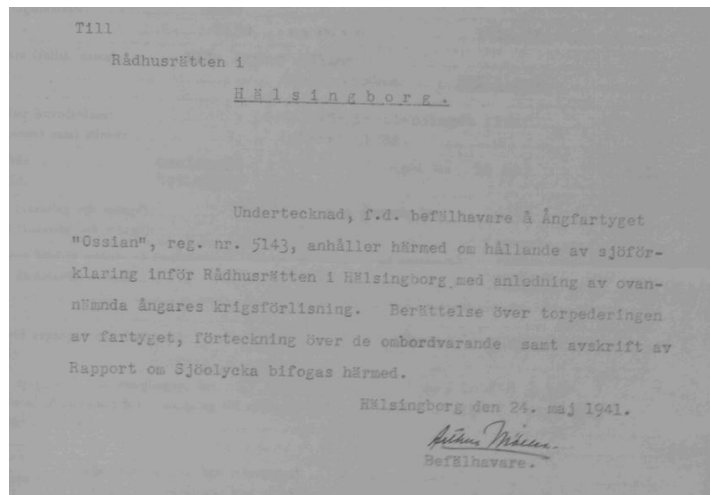
Fartyget befann sig på resa från Oxelösund till Rotterdam med last av järnmalm i tysk konvoj, då denna den 15 maj nära Norderney fyrskepp angreps av åtta flygplan på låg höjd. Trots undanmanövrer träffades fartyget midskepps av två torpeder jämte brand- och sprängbomber. Även maskingevärseld riktades mot fartyget från flygplanen. På mindre än 10 minuter bröts fartyget itu och sjönk. Andre maskinisten och en maskinelev som hade vakt i maskinen dödades, sannolikt ögonblickligen. De övriga togos ombord på tyska bevakningsfartyg och landsattes i Wilhelmshaven och Cuxhaven. Tre av de räddade däribland övermaskinisten voro skadade. Denne avled senare trots erhållen sjukhusvård.

Omkomna: 3 man av en bemanning på 20 man: Övermaskinisten Johan W. Wedlin, Göteborg, född 21/6 1878, 2:e maskinisten Johan H. Karlsson, Göteborg, född 1879, maskineleven Stig L. Andreasson, Göteborg, född 1923.

Buch: [Svenska Handelsflottans Krigsförluster under det adra Världsriget](#)

“ Das Schiff befand sich auf einer Reise von Oxelösund nach Rotterdam mit Eisenerz in einem deutschen Konvoi, als sie am 15. Mai in der Nähe des Feuerschiffs Norderney von acht Flugzeugen in geringer Höhe angegriffen wurden. Trotz Ausweichmanövern wurde das Schiff mittschiffs von zwei Torpedos zusammen mit Maschinengewehrfeuer und explosiven Bomben getroffen. In weniger als 10 Minuten zerbrach das Schiff und sank. Der zweite Maschinist und ein Maschinist, der Wache in der Maschine hatte, wurden wahrscheinlich sofort getötet. Die anderen wurden auf deutschen Patrouillenschiffen an Bord genommen und landeten in Wilhelmshaven und Cuxhaven. Drei der Geretteten, darunter der Cheffingenieur, wurden verletzt. Dieser starb später, obwohl er im Krankenhaus behandelt wurde. “

Unfallbericht City Hall Court in Helsingborg



“

An das Gericht in Hälsingborg:

Signiert von Kommandant des Dampfschiffs "Ossian", reg. Nr.5143 beantragt hiermit die Abgabe einer Seeerklärung vor dem Rathausgericht in Hälsingborg wegen des oben genannten Kriegsverlustes des Dampfers.

Ein Bericht über die Torpedierung des Schiffes, eine Liste der an Bord befindlichen Personen und eine Kopie des Berichts über einen Seeunfall sind beigefügt.

Hälsingborg am 24. Mai 1941.

Gezeichnet: Arthur Möller

“

Tagebuch

Samstag am 10. Mai. 23:20 Abfahrt von Oxelösund mit einer Ladung von 2490 kg-Tonnen Eisenerz.

Dienstag, der 13. Mai. 12:00 Uhr in Holtenau angekommen, 30 Tonnen gebunkert, danach wurde die Reise unter Anleitung von Lotsen und mit Kanalbetreibern an Bord fortgesetzt. 23:30 Uhr in Brunsbüttel ausgeschleust, nachdem die Lotsen gewechselt und die Kanalführer von Bord gingen.

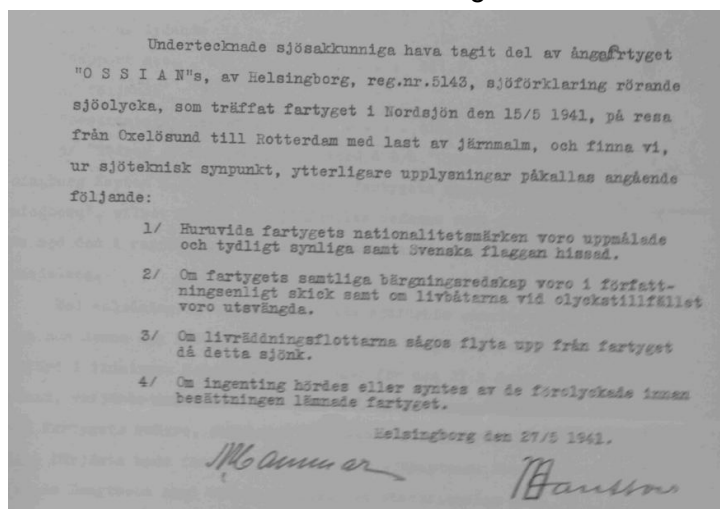
Mittwoch, 14. Mai 02:00 Uhr in der Nähe von Cuxhafen vor Anker, während auf den Konvoi gewartet wird. 16:00 erhielten wir den Befehl, die Reise am nächsten Morgen um 06:00 Uhr in einem Konvoi fortzusetzen.

Donnerstag, 15. Mai. Um 5:00 Uhr wurde der Anker gehoben und die Reise fortgesetzt. 6:00 kam ein Begleitoffizier in Cuxhaven dazu, wonach die Reise unter Anleitung eines Lotsen fortgesetzt wurde. 7:15 Uhr ging der Lotse bei Elbe 11 von Bord, woraufhin der Konvoi mit SS Ossian als Nr. 2 in der Reihenfolge arrangiert wurde. Der Konvoi bestand aus 5 Handelsschiffen und wurde von 4 Außenpostenbooten begleitet. Die Reise wurde ohne Vorkommnisse bis 13:05 Uhr fortgesetzt, als acht Torpedoflugzeuge in sehr geringer Höhe in 300-400m Entfernung mit Kurs auf dem Konvoi gesichtet wurden. Im selben Moment wurde eine Torpedospur im Wasser von der Brücke in Richtung Ossians Steuerbordseite beobachtet. Es wurde hart Steuerbord befohlen, um möglichst aus dem Torpedo auszuweichen. Dieses Manöver wurde nicht mehr durchgeführt, und Ossian wurde auf der Stbs-Seite unterhalb der Wasserlinie von zwei Torpedos getroffen. Außerdem wurde das Schiff mit explosiven Bomben getroffen und mit Maschinengewehren aus

dem Flugzeug beschossen. Als die Besatzung nach dem Angriff wieder an Deck kam, wurde bemerkt, dass sich das Schiff in einem sinkenden Zustand befand. Das Backbord Rettungsboot wurde sofort abgesenkt und mit 8 Männern besetzt, die das Schiff verließen. Das Stbs. Rettungsboot hatte sich während der Explosion gelockert und verschoben, konnte aber noch zu Wasser gelassen werden. Kapitän, der Eskortenoffizier und der 2. Offizier sowie 6 Männer der Besatzung waren in der Lage in der Minute vor dem Untergang den Dampfer zu verlassen. Man half dem Ingenieur Wedlin, der während des Torpedos schwer verletzt worden war, zusammen mit Schreiner Larsson auf das Achterfloß. Diese beiden kamen unters Wasser, als das Schiff sank, wurden aber sofort von einem Vorpostenboot aufgenommen. Sie wurden nach Wilhelmshaven gebracht. Die Rettungsbootbesatzung von Stb wurde von einem anderen Patrouillenschiff nach Cuxhafen gebracht. Der 2. Maschinist Karlsson und der Maschinist Andreasson, die eine Wache in der Maschine hatten, hatten vermutlich die Augen verblitzt, als einer der Torpedos den Maschinenraum traf. Die Zeit von dem Aufprall des Schiffes durch den Torpedo bis zum Untergang wird auf etwa 8 bis 10 Minuten geschätzt. Der Chefsingenieur Wedlin, Elder Svensson und Zimmermann Larsson wurden sofort in ein Krankenhaus in Wilhelmshaven eingeliefert. Zum Zeitpunkt des Unfalls war der WNW-Wind 3-4 stark und die Sicht gut. Chefsingenieur Wedlin starb am 17. im Krankenhaus in Wilhelmshaven an den Verletzungen, und Svensson sollte wahrscheinlich noch einige Wochen dort bleiben, während der Rest der 16-köpfigen Besatzung über Sassnitz-Trelleborg nach Hause zurückkehrte.

Das Schiff hatte sich beim Torpedo auf dem nördlichen Breitengrad 54 Grad 0 Minuten und auf dem östlichen Längengrad 7 Grad 16,5 Minuten befunden. Als das Torpedo auftrat war Kpt.Möller im Achternsalon gewesen, so dass Möller vor weder die Torpedospur noch das Flugzeug sah.

Brief des Gerichtes an den Schiffseigner:



Die unterzeichnenden Seeexperten haben den Untergang des Dampfschiffs Ossians aus Helsingborg zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Gutachter sind weitere Informationen in Bezug auf Folgendes erforderlich:

1. Ob die Nationalitätszeichen des Schiffes aufgemalt und deutlich sichtbar waren und die schwedische Flagge gehisst war
2. Wenn alle Ausrüstungen des Schiffes der Vorgabe entsprachen, waren die Rettungsboote zum Zeitpunkt des Unfalls weiß.
3. Es sank, als die Rettungsboote heruntergelassen wurden
4. Wurden die Opfer gehört oder gesehen, bevor die Besatzung das Schiff verlassen hat.

Antwort des Schiffseigners:

Die üblichen Nationalitätszeichen waren an den Seiten des Schiffes angebracht, und die schwedische Flagge war an der vierten Ladeluke angebracht worden. Das Schiff hatte auch die schwedische Flagge getragen. Die Bergungsausrüstung des Schiffes war in einem verfassungsmäßigen Zustand gewesen, und die Rettungsboote waren herausgeschwenkt worden. Das hintere Rettungsfloß war hochgeschwommen, als das Schiff sank, während das vordere Floß während des Torpedos beschädigt war. Möller hatte die Opfer nach dem Torpedo weder gesehen noch gehört.

Vedlin hatte Wachdienst gehabt. Die Tagebücher sind mit dem Schiff verloren.

Nach der Vorlage des oben genannten Berichts an die gegenwärtige Besatzung bestätigten sie bei verschiedenen Anhörungen die Richtigkeit der darin enthaltenen Informationen sowie die mündliche Hinzufügung des Kapitäns, soweit es sich um Angelegenheiten handelte, von denen sie zusätzlich Kenntnis haben konnten

Lundgren erklärte: Enn wäre der Sohn des Kapitäns Lundgren, der Partner von Rederiaktiebolaget Alfa sein würde. Lundgren wusste nicht, wie viel Anteil der Vater besaß.

Geschäftsführer der Reederei wäre der Reeder Allan Börjesson hier in der Stadt. Lundgren, der zu dieser Zeit auf der Brücke blieb, hatte sowohl die Torpedospur als auch das Flugzeug beobachtet. Das Ruder war hart an Steuerbord gelegt worden, aber dieses Rudermanöver hatte keine Zeit gehabt, den Kurs des Schiffes zu beeinflussen, bevor die Torpedos das Schiff trafen. Immerhin hatte Lundgren mit dem Steward Gustav Lennart Möller im Maschinenraum nach den verletzten Ingenieuren gesucht.

Die Räume der Maschinen war jedoch mit Wasser gefüllt und sie hatten keine Spuren der Opfer finden können. Selia sagte aus: Er war zu der Zeit am Ruder gewesen. Die eine Seite war verdeckt, weshalb Sedlin die Torpedos nicht gesehen hatte.

BEsatzung

1	Nils Malm	26/9	Örebro	1911	29/4
2	Einarsson	1879	Göteborg	500	--
3	W. Wedlin	1878	"	191	--
4	E. Lennartsson	1908	Örebro	6	29/4
5	Gösta Larsson	1911	Örebro	14	--
6	Starkenberg	1898	Motala	84	--
7	Vilhelm Nyström	1893	Göteborg	413	--
8	Gösta Larsson	1907	Göteborg	193	--
9	Edward Selin	1913	Hälsingborg	124	--
10	Klas Rune Hägglund	1915	"	74	--
11	Erik Fredin	1917	Vänersborg	239	--
12	Vilhelm H. Nilsson	1896	Stockholm	215	--
13	Nils Malm	1878	Landskrona	7	--
14	Erik Dahl	1908	Göteborg	99	--
15	Stig Lennartsson	1905	Skövde	596	--
16	Gustav Alexandersson	1921	Göteborg	93	--
17	Stig Andreasson	1923	"	284	--
18	V.B. Lundgren	1918	Hälsingborg	482	--
19	V.O. Andersson	1907	Hälsingborg	37	--
20	Nikolai Johansson	1921	Göteborg	326	--
21	Gustav Nordström	1907	Malmö	573	--

Quelle: landsarkivet.la@riksarkivet.se

Name	Born.	Staff	City	Died
Nils Arthur Möller	20.09.1902	Befälhavare	Kristianstads län	12.07.1981
Einar Edmund Martinsson	10.07.1908	1:e Styrman	Kristianstads län	
Hans Arnold Börje Lundgren	30.11.1918	2:e Styrman	Helsingborg	26.05.95 USA
Johan Wilhelm Wedlin	21.06.1878	Övermask.	Göteborg	17.05.1941
Johan Hilmer Carlsson	10.10.1879	2:e mask.	Göteborg	15.05.1941 Sea
Gösta Erik Larsson	18.01.1907	Timmerman	Jämtlands län	
Vilhelm Alfred Nyström	14.03.1893	Matros	Gotlands län	5.5.63 Stockhlm
Karl Emil Starkenberg	17.04.1898	Matros	Motala	13.1.53 Gotland
Edward Selin	10.08.1913	Lättmatros	V-norrlands län	25.5.04 Bergby
Klas Rune Hägglund	26.12.1915	Jungman	V-norrlands län	
Allan Erik Fredin	21.01.1917	Jungman	Vänersborg	15.04.43 Stockh.
Jöns Albert Andersson	(15)5.07.1900	Donkeyman	Härnösand	21.11.1973
Nils Malm	18.05.1913	Eldare	Kristianslads län	6.10.87 Hägers.
Josef Henning Svensson	14.02.1905	Eldare	Blekinge län	
Gustav W. Nordström	16.03.1907	Eldare	Malmöhus län	
Per Gustav Alexandersson	18.11.1921	Lämpare	Göteborg	22.04.2002
Stig Lennart Andreasson	30.01.1923	Maskinelev	Göteborg	15.05.1941 Sea
Gustav Lennart Möller	25.08.1911	Steward	Kristianstads län	
Nils Hjalmar Nilsson	29.05.1896	Kock	Stockholm	
Roland Erik Johansson	01.06.1921	Mässuppassare	Göteborg	

Opfer

3 Männer der Crew von 20 Männern:

- chief engineer Johan Wilhelm Wedlin, Gothenburg, born 21.6.1878 +17.05.1941
- 2nd engineer Johan Hilmer Carlsson, Gothenburg, born 10.10.1879
- mechanical student Stig Lennart Andreasson, Gothenburg, born 30.01.1923

Schiffseigner

Allan Osborn Börjesson * 21.2.1910 Tölö, Halland - 2000(?) Göteborg

Sein Vater war vorheriger Eigner des Schiffes Frans Oscar Börjesson 16.10.1878 - 15.12.1962

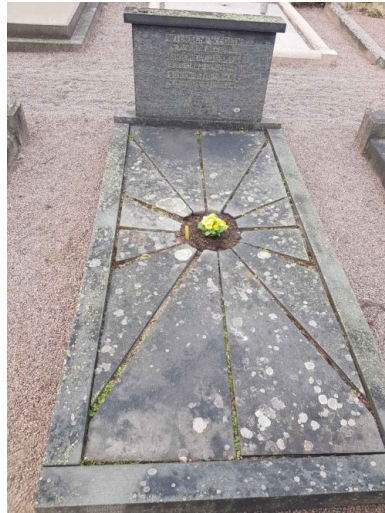
Johan Wilhelm Wedlin

Bild :Folke Wedlin - Verwandte von Wilhelm

Chefingenieur Johan Wilhelm Wedlin wurde am 21.6.1878 in Göteborg geboren. Er war während des Angriffs im Maschinenraum und wurde schwer verletzt und verbrannt. Er starb zwei Tage später am 17.05.1941 auf dem Krankenbett. Er war mit Serafa Wedlin verheiratet. Sie hatten einen Sohn Stig-Åke (starb im Alter von 12 Jahren) und eine Tochter Elsa - sie wiederum hatte keine Kinder.

Gustav Alexandersson

Around 1954



Gustav and daughter Eva

Annelie Alexandersson, die Nichte von Gustav Alexandersson schrieb:

Hallo Holger,

Schön von dir zu hören. Gustav ist / war mein Onkel. Er überlebte.

*Er hat eine Tochter (Eva * 1951) und sie sendet ihre besten Grüße und ein großes Dankeschön !! Ihr Vater hat nicht so viel darüber erzählt. Dass er nicht darüber reden wollte, vermutet sie. Aber sie erinnert sich, dass er erzählt hat, dass ein Mann (*) überall stark verbrannt war, und als er gerettet werden sollte, sagte der Mann: Lasst mich im Wasser, rettet mich nicht.*

Es musste eine schreckliche Erfahrung gewesen sein !!

Ich werde in meiner Familie nach einem Bild von ihm suchen.

Freundliche Grüße

Annelie

(*) This was Johan Wilhelm Wedlin

Nils Malm

Nils Malm

Quelle: ancestry.ca

Kapitän Nils Arthur Möller

Grab von Captain Möller

Nils Arthur Möller wurde am 20.09.1902 in Befälhavare Kristianstads län geboren und starb am 12.07.81.

Er war verheiratet mit Anna Ingeborg Möller (född Persson) 1910 - 2005

Shipping company AB Alfa and Lundgren & Börjesson

Die Reedereien Atos + Alfa (Börjesson) und Sigyn + Skane (Lundgren) arbeiteten unter dem gemeinsamen Namen Lundgren & Börjesson. Die Schiffe des Unternehmens waren Massengutfrachter, die hauptsächlich Kohle, Phosphat und Malmlaster beförderten. minderwertige Waren. Das Durchschnittsalter der Schiffe war hoch. Die Reederei erhielt die Lieferung von zwei neu gebauten Schiffen und verjüngte ihre Flotte. Aufgrund der beiden Neubauten geriet das Unternehmen aufgrund der hohen Zinskosten für Schiffe in finanzielle Schwierigkeiten, und auch die schlechte Frachtkosten auf dem Markt in den frühen 1960er Jahren wurde sehr problematisch. Einige der Schiffe des Unternehmens nahmen 1962 als Blockadebrecher in Kuba teil und wurden daher in einigen Ländern blockiert. Inwieweit sich dies auf das Ergebnis auswirkte, ist schwer zu sagen. Zu Beginn des Jahres 1963 besaß das Unternehmen zehn Schiffe. Das Unternehmen stellte den Betrieb ein und die meisten Schiffe des Unternehmens wurden nach Panama und Griechenland verkauft.

[Source](#)

Company name: Rederi-AB Alfa
Postal address: Hälsingborg
Teilhaber: Börjesson, Allan, Dir.
Bengtson, Aug., Landowner
Lundgren, H, Captain
Hoff, V, Jeweler
Eriksson, NM, Builder

[Source](#)

Versicherungsgesellschaft



<https://sv.wikipedia.org/wiki/Trygg-Hansa>

Versicherungssumme: kasko 425,000 kr
Gesellschaft: Försäkringsaktiebolaget Fylgia

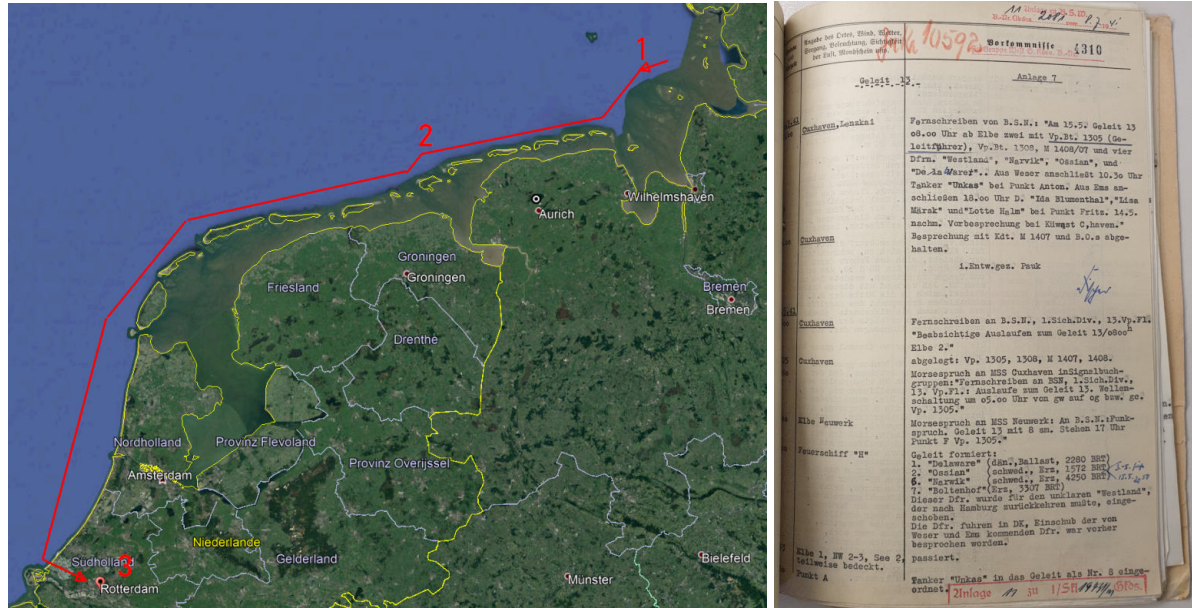
Ångfartyget »Ossian», sänkt av flyg den 15 maj 1941 i Nordsjön.
Reg.nr 5143; byggt år 1892 av stål; tontal: brutto- 1796, netto- 1300;
ägare: Red.AB Alfa; hemort: Hälsingborg; försäkringsvärde: kasko kr 425 000.

Quelle: Rolf Vallerö: [Svenska Handelsflottans Krigsförlusta under det andra världskriget](#)

Der Angriff am 15. Mai 1941

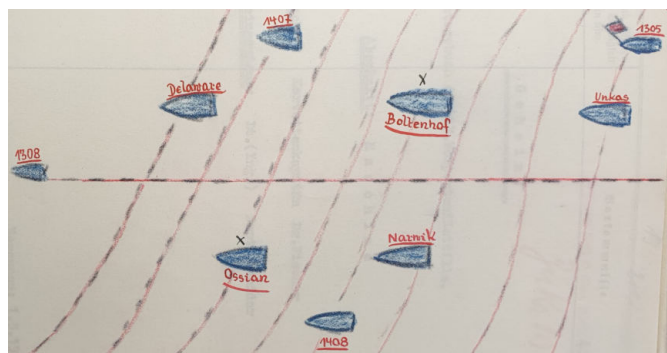
Der Convoy

Das Ziel war das von Deutschland besetzte Rotterdam (Niederlande).



1. Sammelpunkt 15.05.1941 8:00
2. Folgende drei Schiffe sollten sich um 18:00 anschließen
SS Ida Blumenthal
SS Lotte Halm
SS Lisa Maersk
3. Ziel

Formation:

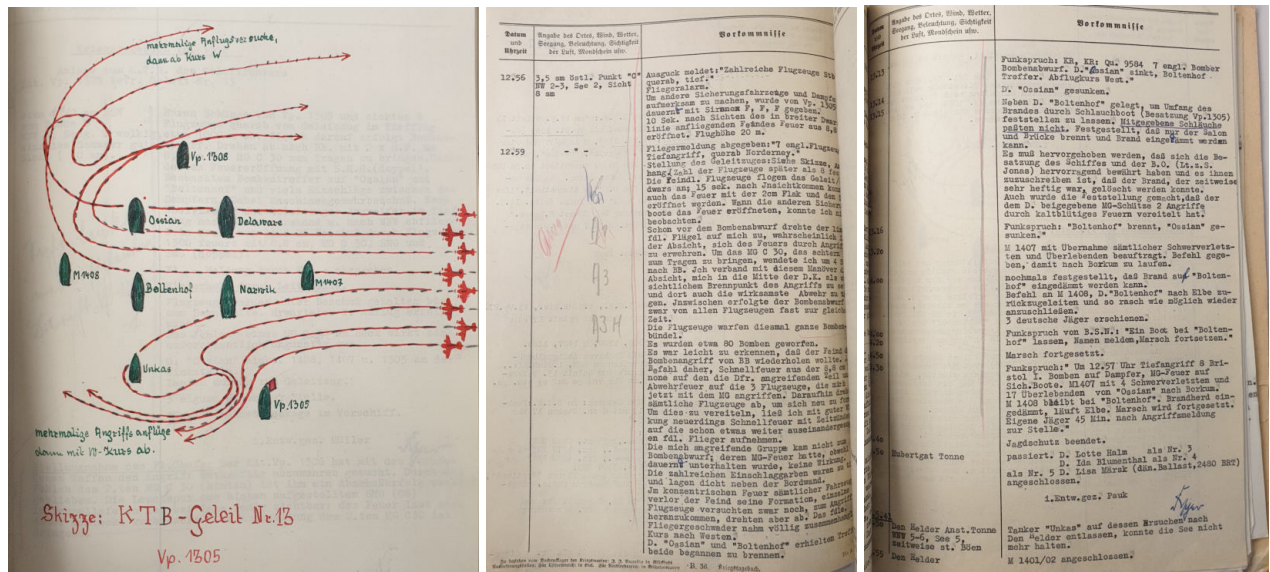


V1308	Escorte - Leitung des Convois
Delaware	Dänisch - 2280 BRT - ballast
Ossian	Swedish - Eisenerz - 1572 BRT
M1407	Minensucher - Escorte
M1408	Minensucher - Escorte
Boltenhof	German - Eisenerz - 3307 BRT
Unkas	German - Tanker
V1305	Vorpostenboot - Escorte

Geleit formiert:
 1. "Delaware" (dän., Ballast, 2280 BRT)
 2. "Ossian" (schwed., Erz, 1572 BRT)
 6. "Narvik" (schwed., Erz, 4250 BRT)
 7. "Boltenhof" (Erz, 3307 BRT)
 Dieser Dfr. wurde für den unklaren "Westland", der nach Hamburg zurückkehren mußte, eingeschoben.
 Die Dfr. fuhren in DK, Einschub der von Weser und Ems kommenden Dfr. war vorher besprochen worden.

Quelle: Kriegstagebücher 13. Vorpostenflottille (Archiv Freiburg)

Angriff um 12:56



12:56 3,5sm östlich Punkt "C" NW 2-3, See 2, Sicht 8sm

Ausguck meldet: "Zahlreiche Flugzeuge Steuerbord querab, tief.

Fliegeralarm.

Um andere Sicherungsfahrzeuge und Dampfer aufmerksam zu machen, wurde von Vp. 1305 dauernd mit Sirenen F, F, F gegeben.

10 Sekunden nach Sichten des in breiter Dwarlinie anfliegenden Feindes

Feuer aus 8,8 Kanone eröffnet. Flughöhe 20 m.

12:59 Fliegermeldung abgegeben: "7 englische Flugzeuge. Tiefangriff, querab Norderney."

Stellung des Geleitzuges: Siehe Skizze

(Zahl der Flugzeuge später als 8 festgestellt). Die feindlichen Flugzeuge flogen das Geleit dwars an; 15 sek. nach Insichtkommen konnte auch das Feuer mit der 2cm Flak und den S. eröffnet werden. Wann die anderen Sicherungsboote das Feuer eröffneten, konnte ich nicht beobachten. Schon vor dem Bombenabwurf drehte der linke feindliche Flügel auf mich zu, wahrscheinlich der Absicht, sich des Feuers durch Angriff zu erwehren. Um das MG C 30, das achtern stand zum Tragen zu bringen, wendete ich nach Backbord. Ich verband mit diesem Manöver die Absicht, mich in die Mitte der Kolonne als offensichtlichen Brennpunkt des Angriffs zu setzen und dort auch die wirksamste Abwehr zu tätigen. Inzwischen erfolgte der Bombenabwurf von allen Flugzeugen fast zur gleichen Zeit. Die Flugzeuge warfen diesmal ganze Bombenbündel. Es wurden etwa 80 Bomben geworfen. Es war leicht zu erkennen, daß der Feind den Bombenangriff von Backbord wiederholen wollte. Ich Befahl daher, Schnellfeuer aus der 8,8 Kanone auf den die Dampfer angreifenden Teil und Abwehrfeuer auf die 3 Flugzeuge, die mich jetzt mit dem MG angriffen. Daraufhin drehten sämtliche Flugzeuge ab, um sich neu zu formieren. Um dies zu vereiteln, ließ ich mit guter Wirkung neuerdings Schnellfeuer mit Zeitzünder auf die schon etwas weiter auseinandergezogenen feindlichen Flieger aufnehmen. Die mich angreifende Gruppe kam nicht zum Bombenabwurf. Deren andauerndes MG-Feuer hatte keinerlei Wirkung. Die zahlreichen Einschläge waren zu tief und lagen dicht neben der Bordwand.

Im konzentrischen Feuer sämtlicher Fahrzeuge verlor der Feind seine Formation/, einzelne

Flugzeuge versuchten zwar noch, zum Angriff heranzukommen, drehten aber ab. Das feindliche Fliegergeschwader nahm völlig zusammenhanglos Kurs nach Westen. D. "Ossian" und "Boltenhof" erhielten Treffer und begannen zu brennen.

13:13 Funkspruch: KR, KR:Qu. 9584 7 englische Bomber Bombenabwurf D. Ossian sinkt, Boltenhof Treffer. Abflugkurs West.

13:14 "Ossian" gesunken.

13:15 Neben D. "Boltenhof" gelegt, um Umfang des Brandes durch Schlauchboot (Besatzung Vp.1305) feststellen zu lassen. Mitgegebene Schläuche passten nicht. Festgestellt, daß nur der Salon und die Brücke brennt und Brand eingedämmt werden kann. Es muß hervorgehoben werden, daß sich die Besatzung des Schiffes und der B.O. (Lt.z.S. Jonas) hervorragend bewährt haben und es ihnen zuzuschreiben ist, daß der Brand, der zeitweise sehr heftig war, gelöscht werden konnte. Auch wurde die Feststellung gemacht, daß der dem Dampfer beigegebene MG-Schütze zwei Angriffe durch kaltblütiges Feuern vereitelt hat.

13:16 Funkspruch: "Boltenhof" brennt, "Ossian" gesunken.

13:20 M1407 mit Übernahme sämtlicher Schwerverletzten und Überlebenden beauftragt. Befehl gegeben, damit nach Borkum zu laufen.

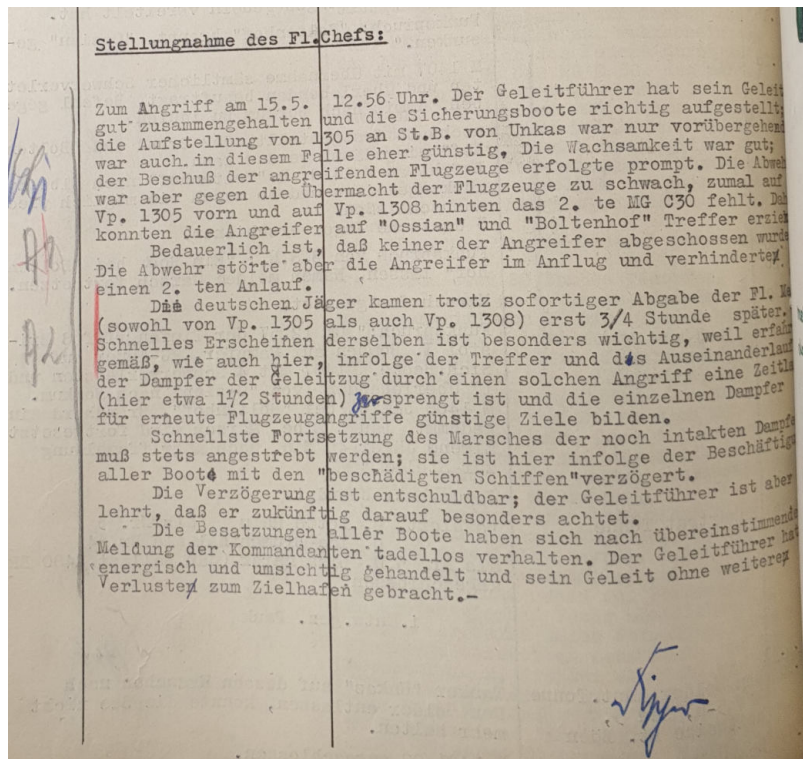
14:00 Nochmals festgestellt, daß Brand auf "Boltenhof" eingedämmt werden kann. Befehl an M1408, D."Boltenhof" nach Elbe zurückzugeleiten und so rasch wie möglich wieder anzuschließen. Drei deutsche Jäger erschienen.

14:20 Funkspruch von B.S.N.: "Ein Boot bei "Boltenhof" lassen, Namen melden, Marsch fortsetzen."

14:50 Marsch fortgesetzt.

15:30 Funkspruch:" Um 12.57 Uhr Tiefangriff 8 Bristol I. Bomben auf Dampfer, MG-Feuer auf Sicherungsboote. M1407 mit 4 Schwerverletzten und 17 Überlebenden von "Ossian" nach Borkum. M1408 bleibt bei "Boltenhof". Brandherd eingedämmt, läuft Elbe. Marsch wird fortgesetzt. Eigene Jäger 45 Min. nach Angriffsmeldung zur Stelle

15:40 Jagdschutz beendet.



30.6.1941 1. Sicherungsdivision an 13. Vorpostenflotille:

Der Stellungnahme des Flottillenchefs wird beigetreten. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn über die Massnahmen bei Rettung der Ossianbesatzung Näheres gesagt worden wäre. Das Sinken des Dampfers ist in der Gefechtsdarstellung, die sonst ein anschauliches Bild gibt, nur kurz gestreift worden.

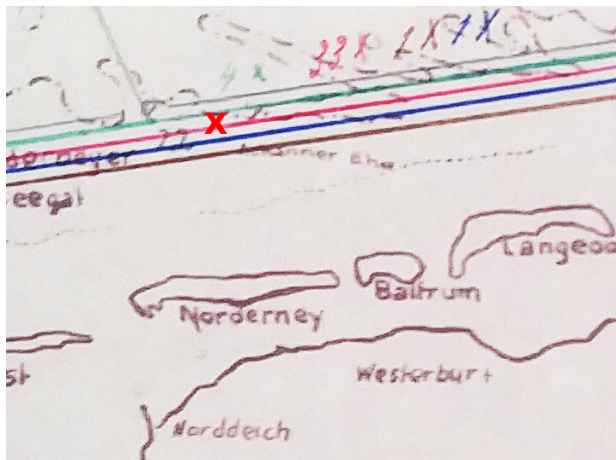
Der Stellungnahme der Flottillenchefs wird beigetreten.

Es wäre wünschenswert gewesen, wenn über die Massnahmen bei der Rettung der Ossianbesatzung Näheres gesagt worden wäre. Das Sinken des Dampfers ist in der Gefechtsdarstellung, die sonst ein anschauliches Bild gibt, nur kurz gestreift worden.

Kriegstagebuch Deutsche Bucht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorfälle
noch 15.5.41 19.45		Fernschreiben 9956/41 von Skl.: 1.) Es wird bestätigt, daß K.Kapt. König V.O. der Gruppe Nord ist. 2.) und 3.) pp. (vgl. KTB 14.5. 18.50).
20.00		Aus den Lagemeldungen: B.S.N.: 13.25 Qu.9584 Bombenangriff 7 englischer Bomben auf Geleit; Treffer auf Dampfer "Ossian", Schiff gesunken; Treffer auf Dampfer "Boltenhof", Schiff beschädigt, wird Elbe geleitet. Die Position liegt auf Weg Rot nördlich Norderney.

"13:25 Qu.9584 Bombenangriff 7 englische Bomber auf Geleit; Treffer auf Dampfer "Ossian"; Schiff gesunken; Treffer auf Dampfer "Boltenhof", Schiff beschädigt, wird Elbe geleitet. Die Position liegt auf Weg Rot nördlich Norderney.



Farben der Routen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorfälle
15.5.	Wind: NW. Stärke: 1 Bedeckung: 3/10 Wolkendecke: 800 m Sicht: 20 km Temperatur: + 5°	Lagebericht vom 15.5.41 18:00 Uhr: Abschnitt Wilhelmshaven: Ab 9:00 Uhr bis 13:50 Uhr überflogen zahlreiche Ballone mit vermutlich feindlichen Propagandamaterial die Deutsche Bucht in östlicher und nordöstlicher Richtung. 13:10 Uhr Tiefangriff und Bombenangriff nördlich Juist. Ein Dampfer "Ossian" gesunken. 4 Schwerverletzte und 17 Überlebende gerettet. Dampfer "Boltenhof" brennend. Brand eingedämmt, setzt Marsch Elbe fort. Die übrigen Abschnitte: Keine besonderen Ereignisse. Ballonsperren: Haven und Raden: Tagüber verankert. Ab 00:30 Uhr auf Kriegshöhe. Hafenschutzflottille: 2.4.5.6.H.5.11. Vorposten-, Minensuch- und Geleitsdienst, sowie Flakschutz nach Plan.

Quelle Kriegstagebuch Deutsche Bucht

Lagebericht 15.5.41 18:00

Abschnitt Wilhelmshaven:

Ab 9:00Uhr bis 13:50Uhr überflogen zahlreiche Ballone mit vermutlich feindlichen Propagandamaterial die Deutsche Bucht in östlicher und nordöstlicher Richtung.

13:10Uhr Tiefangriff und Bombenangriff nördlich Juist. Ein Dampfer "Ossian" gesunken. 4

Schwerverletzte und 17 Überlebende gerettet. Dampfer "Boltenhof" brennend. Brand eingedämmt.

Konvoi setzt Marsch fort.

N o r d s e e :

1300 Uhr Bombenangriff in Qu. 9584 AN auf ein nach Westen laufendes Geleit durch 7 Feindflugzeuge. Dampfer "Ossian" gesunken, Dampfer "Boltenhof" in Brand geworfen, Brandherd eingedämmt. (siehe Meldung 1953).

Ergebnis Aufklärung mittl. Nordsee: An der Westseite des eigenen Warngbietes aufgetauchtes U-Boot Kurs Nord, hohe Fahrt, mit 2 SG 250 angegriffen. U-Boot tauchte sofort weg, Bombeneinschläge 10 m hinter tauchendem Turm.

N o r d s e e :

Keine besonderen Ereignisse. Luftaufklärung ohne Ergebnis.

BSN meldet, daß der schwedische Dampfer "Ossian" nach dem vorliegenden Untersuchungsergebnis einwandfrei von Torpedo getroffen ist. Es handelt sich damit um den ersten seit 6 Wochen wieder erfolgten Flugzeugtorpedoabwurf. Schwedische Besatzung nach Luftangriff

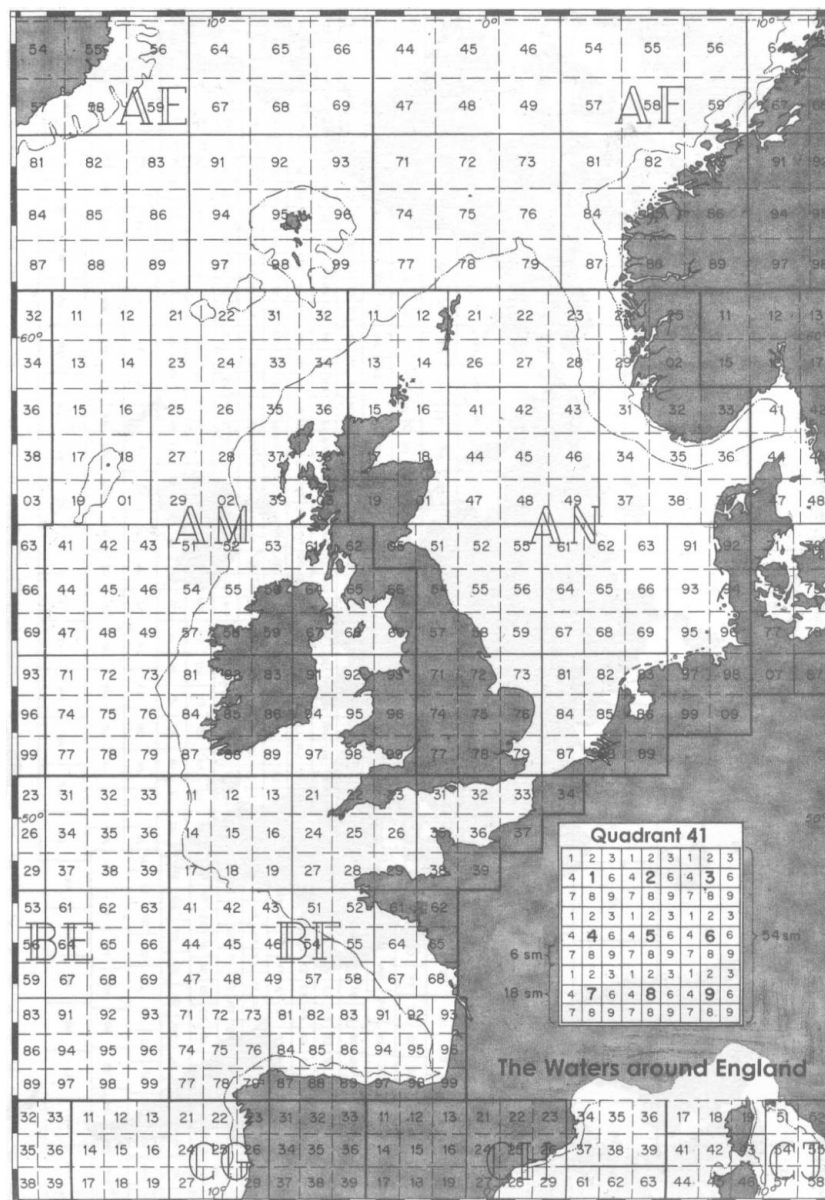
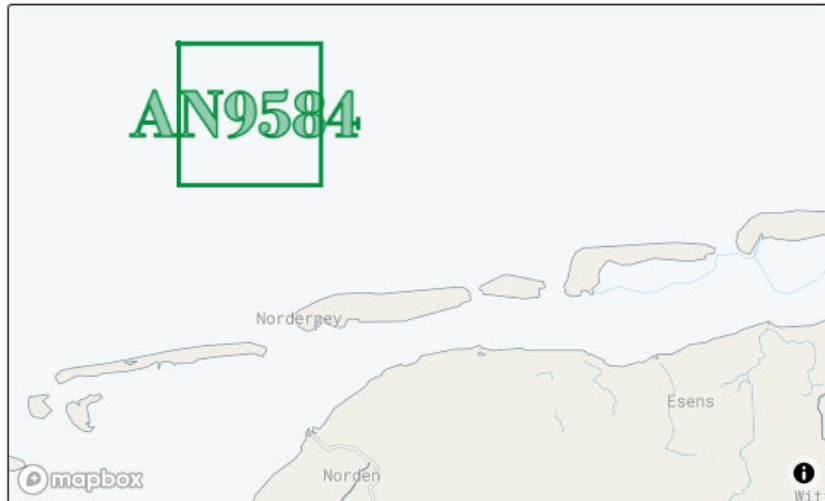
völlig kopflos. BSN glaubt, daß schwedische Schifffahrt bald versagen wird, wenn Bewaffnung fremder Dampfer nicht unverzüglich in Angriff genommen wird. Er bittet um beschleunigte Zurverfügungstellung von Sperrballonen für weitere Versuche im Geleitedienst.

"Schwedische Besatzung nach Luftangriff völlig kopflos. BSN glaubt, dass schwedische Schifffahrt bald versagen wird, wenn die Bewaffnung fremder Frachter nicht unverzüglich in Angriff genommen wird. Er bittet um beschleunigte Zurverfügungstellung von Sperrballonen für weitere Versuche im Geleitedienst"

Hinweis zu den Marinequadranten (Naval Grid):

Während des Krieges verwendete das Militär geheime Karten, die in Quadrate unterteilt waren.

Hier ein [calculator](#) für die Umrechnung



Position in verschiedenen Quellen

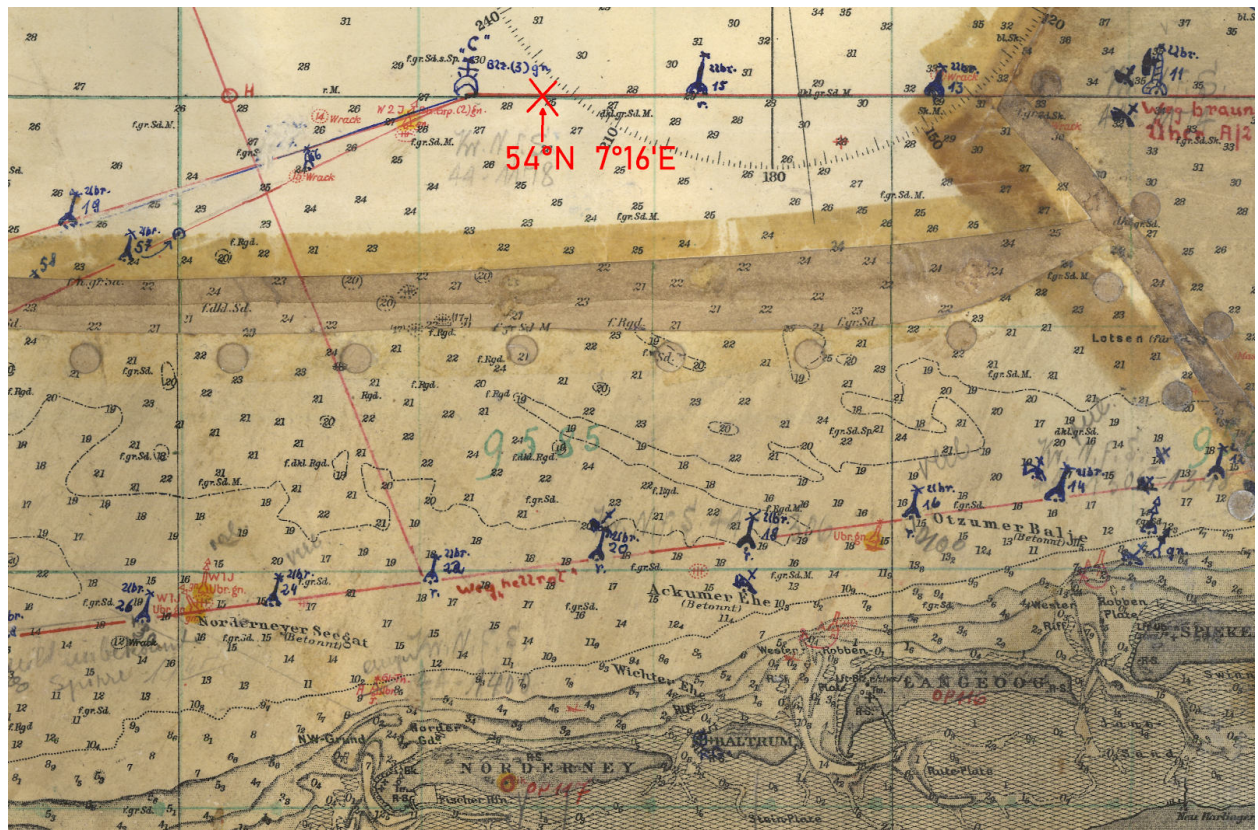
Position des Wracks: 53°48,5'N 007°13'O



Es gibt verschiedene Positionsinformationen in den Quellen:

- 54°N und 7°16'E <https://wrecksite.eu/wreck.aspx?30552>
"Der schwedische Dampfer OSSIAN (1564 g) wurde in 54N, 7-16E von britischen Flugzeugen versenkt. Zwei Besatzungsmitglieder des Dampfers wurden getötet und ein weiterer starb später. " <http://www.naval-history.net/xDKWW2-4105-32MAY02.htm>
- "Gesunken 13sm nahe Juist (MWT Report Hamburg 15/8/45)"
- "Gesunken nahe dem Norderneyer Feuerschiff" [Buch: Svenska Handelsflottans Krigsförluster](#)
- Die Position wurde im Kriegstagebuch als "Weg Rot nördlich von Norderney" beschrieben
- Kriegstagebücher: Sie wurden im Quadrat AN9585 angegriffen - 3,3sm östlich von Punkt 'C'

Falsche Position: 54°N und 7°16'E



Quelle: www.kartengruppe.it (Pino Esposito Italy)

Die Koordinate 54°N und 7°16', die in einigen Quellen gefunden werden kann, ist falsch. Es ist 20 km zu weit nördlich. Der Grund dafür ist, dass es zwei verschiedene Punkte gab, die als „C“ bezeichnet wurden. Einer befand sich auf einer zivilen Karte und der andere war ein Punkt auf den geheimen Militärrouten. Offensichtlich hat die Information "3,5 m östlich von Punkt" C "in Kombination mit der falschen Karte den Fehler verursacht.

Reiserouten der Schiffe im 2. Weltkrieg



Quelle: Military archive Freiburg 1944

Die Position des Wracks befindet sich auf der Hauptreiseroute.

- I -

Deutsche Bucht - Wege - 1939.
Alles Qu. AN

Weg I	6991 I.K.M.	-	6579	
I Alpha	6839 r.u.E.	-	6854 r.K.M.	
II	6938 M.	-	6285 o.K.M.	
II Alpha	6285 o.K.M.	-	4997 o.K.M.	
II Beta	6285 o.K.M.	-	6193 i.u.E.	
II Gamma	6641 M.	-	6541 r.K.u.	
Rot	8334 M.	-	8325 M.	>8234 i.u.E.

Weg Blau	9519 M.	-	6635 M.	>6332 M.
Alpha	6365 M.	-	9111 M.	
Beta	6365 M.	-	3783 M.	
Grün	9565 M.	-	9532 o.K.I.	>9328 M.
		-	9314 M.	>9111 M.

a. Punkt A	9569 u.K.M.	-	Punkt B	9596 I.K.M.
b. Punkt B	9596 I.K.M.	-	Punkt C	9585 I.K.M.
c. Punkt A	9569 u.K.M.	-	Punkt C	9585 I.K.M.
d. Punkt C	9585 I.K.M.	-	Punkt D	9584 I.K.u.
e. Punkt E	9578 I.K.M.	-	Punkt D	9584 I.K.u.
f. Punkt E	9578 I.K.M.	-	Punkt F	8334 M.o.
g. Punkt A	9569 u.K.M.	-	Punkt H	9581 M.
h. Punkt H	9581 M.	-	Punkt S	9519 I.M.
i. Punkt D	9584 I.K.u.	-	Punkt T	6938 M.
j. Punkt H	9581 M.	-	Punkt J	9572 r.M.
k. Punkt J	9572 r.M.	-	Punkt K	6991 I.K.M.
l. Punkt A	9569 I.K.M.	-	Punkt L	9565 M.

p. Punkt B	9538 M.	-	Punkt Q	9528 M.o.
q. Punkt Q	9528 M.o.	-	Punkt S	9519 I.M.
r. Punkt Q	9528 M.o.	-	Punkt R	9328 M.
s. Punkt S	9519 I.M.	-	Punkt T	6938 M.
t. Punkt T	6938 M.	-	Punkt W	6635 M.
u. Punkt U	9371 u.K.M.	-	Punkt V	9314 M.
v. Punkt V	9314 M.	-	Punkt W	6635 M.
y. Punkt R	9328 M.	-	Punkt Y	9445 r.o.

r.=rechts l=links o=oben u=unten K=Kante M=Mitte

Quelle: Ritschel's "Kurzfassung KTB's deutsche U-Boote 1939-1945", Bd.14

Das Geschwader der britischen Royal Air Force 21

Bomber Command: 21 Sqdn – Watton / Norfolk Group 2 - Bristol Blenheim IV

Order	Serial	Rang	Name
E	6445	W/C	Webster
10:59-15:28		P/O	Durrant
		Sgt.	Hunter
W	6396	S/L	Cooper
11:01-15:35		Sgt.	Robertson
		F/Sgt.	Simpson
U	6252	Sgt.	Percival
10:59-15:29		Sgt.	Ainslie
		Sgt.	Day
X	5580	Sgt.	O'Neil
11:00-15:35		Sgt.	Bredford
		Sgt.	Greenwood
U	6323	Sgt.	Taylor
11:00-15:29		Sgt.	Newman
		Sgt.	Genney
S	6240	Sgt.	Lloyd
11:01-1535		Sgt.	Fairey
		Sgt.	Wade
H	5825	P/Oz	Ogilvie
11:02 -		Sgt.	Mayers
		Sgt.	Fillingham
M	6027	Sgt.	Wotherspoon
11:00-11:35		Sgt.	Buchanan
		Sgt.	Derrik

DETAILS OF LOSS - CARRIED OUT									
By No. 21 Squadron.									
For the Month of May, 1941									
DATE	AIRCRAFT	TYPE & NUMBER	CREW	DUTY	TIME		DETAILS OF SORTIE OR FLIGHT	REMARKS	REMARKS
					Up	Down			
15-5-41	6445	B	W/C. Webster	Daylight att-1059	1059	1059	Sight aircraft of 21 Squadron were detailed to make a daylight attack on HELGOLAND but before reaching the objective a convoy of five merchant-vessels escorted by 5 flak ships were intercepted. Aircraft B attacked a 1600 ton cargo vessel and a volume of brown and grey smoke was observed by another aircraft. U.167. Aircraft B and C attacked a 4000 ton cargo ship direct hit being obtained - the ship being left enveloped in flames with a heavy list to starboard. The vessel was also machine gunned and the ships wireless carried away by aircraft U. D.168. Aircraft X and C secured direct hits on D 917 a 5000 ton cargo vessel which was left in flames. U.168. Aircraft B attacked a 3000 ton cargo vessel but the bombs were observed to overshoot. U.170. Aircraft C was observed by another aircraft to attack a 5000 ton cargo ship - the bombs overshooting. This aircraft was subsequently attacked by a ME 109 and overshoot into the sea. Bombers enemy aircraft was also destroyed. U.192 Aircraft B abandoned task owing to technical failure. U.193 1956		
	6396	B	S/L. Cooper	Heligoland	1101	1555			
	6382	U	Sgt. Robertson	under 20.	1059	1509			
	5580	A	Sgt. Percival	O.O. 27.	1100	1535			
	6323	U	Sgt. Ainslie		1100	1509			
	6240	B	Sgt. Genney		1101	1555			
	5825	A	Sgt. Mayers		1102	-			
	6027	B	Sgt. Fillingham		1100	1156			

Losses:

Pilot Officer James Flockhart Thom Ogilvie

Sergeant Reginald Percival Mayers

Sergeant William Vernon Fillingham

Hinweis: Flugzeug M landete direkt nach dem Start aufgrund technischer Probleme und Flugzeug H ging später bei einem Luftangriff mit einem deutschen Flugzeug verloren. [Details](#)

Acht Flugzeuge des 21 Squadron wurden für einen Tageslichtangriff auf Helgoland eingesetzt. Doch bevor das Ziel erreicht war, wurde ein Konvoi von fünf Handelsschiffen, die von drei Flakschiffen eskortiert wurden, entdeckt. Flugzeug E griff ein 1600 Tonnen schweres Frachtschiff an und ein anderes Flugzeug beobachtete eine Menge braunen und grauen Rauche. Die Flugzeuge W und U griffen ein 4000 Tonnen schweres Frachtschiff (*) an - ein direkter Treffer wurde erzielt. Das Schiff steht in Flammen mit einer schweren **Schlagseite nach Steuerbord**. Das Schiff wurde auch von Maschinengewehren angegriffen und das Funkgerät (Antenne) des Schiffes von Flugzeug U weggetragen. Flugzeug X und C sicherten direkte Treffer auf ein 5000 Tonnen schweres Frachtschiff, das in Flammen stand. Flugzeug B griff ein 3000 Tonnen schweres Frachtschiff an, aber die Bomben wurden beim Überfliegen beobachtet. Flugzeug H wurde von einem anderen Flugzeug beobachtet als es ein 3000 Tonnen schweres Frachtschiff angriff, aber die Bomben schossen über. Dieses Flugzeug wurde anschließend von einer ME 109 (Messerschmitt 109) angegriffen und über dem Meer abgeschossen. Das feindliche Flugzeug wurde ebenfalls zerstört (**).

Quelle: 21 Sqdn - AIR 27-263-40

(*) Dies war vermutlich Ossian

(**) Der deutsche Pilot Uffz. Hans Strätling schoss eine Blenheim (15.05.1941 13:50 nordwestlich Ameland OKL+JFV d.Dt.Lw. 5-82B) ab und Leutn. Franz Bernhard wurde abgeschossen nahe der Insel Texel und wird vermisst. Quelle: <http://www.jg52.net/kriegstagebuch/1941/2/>

Beschreibung des Konvois durch die RAF-Piloten

J 5406 N. 0730 E. 1250 - 1300 HRS 40 - 120 FT .
ALL ABOVE A/C AND R/L 100 . CONVOY OF 8 SHIPS STEERING
FROM HEAD. (1) FLAK SHIP (2) 3000 TON CARGO SHIP UNLOADED
DENMARK PAINTED ON SIDE PAINTED BLACK (3) 4000 TON CARGO SHIP
LADEN , REAR FUNNEL (4) 5000 TON CARGO SHIP , PAINTED BROWN ,
CENTRE FUNNEL , UNLADEN , BELIEVED SUNK . (5) FLAK SHIP
(6) 4000 TON CARGO SHIP , PAINTED GREY LADEN CENTRE FUNNEL
BELIEVED SUNK (7) 1600 TON CARGO SHIP LADEN , REAR FUNNEL ,
BELIEVED SUNK (8) FLAK SHIP . SOME HEAVY FLAK FROM FLAK SHIPS
INACCURATE AND MOSTLY SHORT - SOME TRACER . NO FLAK FROM CARGO
SHIPS === 1845

54°06N 07°30E 12:50-13:00 Altitude: 40-120Ft

Konvoi von 8 Schiffen, die nach Westen mit 10 Knoten dampfen.

Folgenden Reihenfolge:

1. Flak ship (Vorpostenboot)
2. 3000 Tonnen Frachtschiff unbeladen. "Dänemark" auf schwarz lackierter Seite
3. 4000 Tonne Frachtschiff beladen, hinterer Schornstein
4. 5000 Tonne Frachtschiff, braun gestrichen, Mittlerer Schornstein, unbeladen, vermutlich versenkt
5. Flak ship (Vorpostenboot)
6. 4000 Tonnen Frachtschiff, grau lackiert, beladen, Mittlerer Schornstein, vermutlich versenkt
7. 1600 Tonnen Frachtschiff, beladen, hinterer Schornstein, glaubte versenkt
8. Flak ship (Vorpostenboot)

Einige schwere Flak von Flakschiffen, ungenau und meistens kurz - einige Leuchtspur. Kein Flak von Frachtschiffen.

Die Tonnagen sind nur eine Schätzung der Schiffsgröße durch die Piloten.

Die Ossian war wahrscheinlich Schiff 6, weil die Piloten einen direkten Treffer auf dem 4000-Tonnen-Schiff bestätigten. Außerdem wurde es maschinell beschossen. Das Schiff war in Flammen gehüllt und hatte eine schwere Schlagseite nach Steuerbord. Aus den Kriegstagebüchern wissen wir, dass Ossian auf der Steuerbordseite torpediert und von Gewehrfeuer getroffen wurde.

Wir wissen, dass auch der Dampfer „Boltenhof“ getroffen und beschädigt wurde. Sie war größer als Ossian und hatte einen mittleren Schornstein. Und zwei Flugzeuge meldeten direkte Treffer auf einem 5000 Tonnen schweren Frachtschiff, das in Flammen stand. "Boltenhof" war also wahrscheinlich Schiff 4. Es wurde im Kriegstagebuch berichtet, dass sie brannte.

Bristol Blenheim IV

Diese Flugzeugtypen waren die ersten leichten Bomber, die während des Krieges eingesetzt wurden. Der erste Angriff auf die deutsche Flotte fand am 4. September 1939 statt - und sie waren bis Ende 1941 bei Tageslichtangriffen ununterbrochen über Europa aktiv.



<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205126793>

Crew	3	
Engine	2 x Bristol Mercury XV, 675kW	
Take-off weight	6532 kg	14401 lb
Empty weight	4441 kg	9791 lb
Wingspan	17.17 m	56 ft 4 in
Length	12.98 m	43 ft 7 in
Max. speed	428 km/h	266 mph
Cruise speed	319 km/h	198 mph
Ceiling	8310 m	27250 ft
Range	2350 km	1460 miles
ARMAMENT	5 x 7.7mm machine-guns, 600kg of bombs	

[Source](#)



Laden eines Blenheims mit Bomben aus einem Anhänger [Source](#).

Die Instrumente zum Zielen der Bomben in der Nase eines Blenheims [Source](#)



Blenheim IV über See [Source](#)



Original [Video](#) von 1940 zeigt die Bristol IV in Aktion
[Video2](#)

Schiffsregister von H.J. Abert:

ss BRUNSNIS LMRF

April 1892 Osbourne, Graham & Co., Sunderland (95)

Tonnage: 1742/1084 4933/3071 2430

Size: 78,90-11,26-5,00-5,72 m

Machine: 3fE 508x825x1346/914 800ps 2 11,3 251 G. Clark Ltd., Sunderl. 20

"Mediterraneo" D. Eridi Cav. C. Gerolimich & Co., Lussinpiccolo (AUT).

FA 16.10.1900 Genua und

(9.1.1901) "Brunsnis" H. A. Petersen, Flensburg (DEU).

(7.6.1910/11.7.1910) "Harald" Rederi AB Kronan (O.H. Wiens), Malmö (SWE).

7.3.1918 "Valpen" Rederi AB Helsingborg (G.Carlsson), Gothenburg.

9.3.1918 Rederi AB Tertia (J. M. Dannberg).

11.3.1919 "Ossian" Rederi AB Amaryllis (Oscar Börjesson), Helsingborg.

22.7.1921 Rederi AB Alfa (wie vorher).

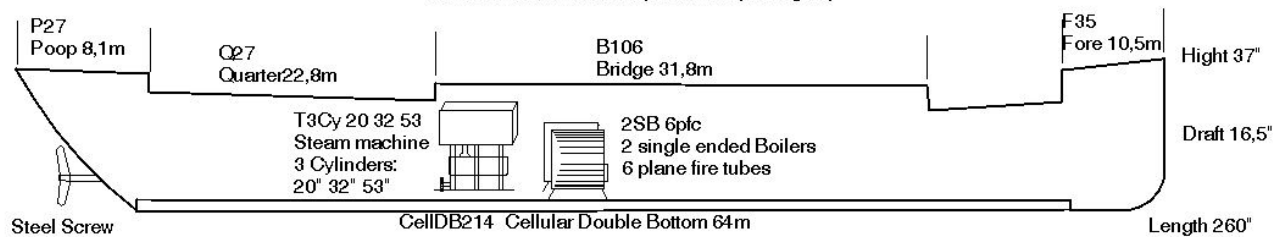
1931 (Allan Börjesson).

15.5.1941 auf Reise Öxelösund - Rotterdam mit Eisenerz in Pos. 54.00 N 07.16,5
O/etwa 25 sm NW Borkum aus einem deutschen Konvoi durch englische Flugzeugtorpedos
versenkt.

Lloyds

1930-31 LLOYD'S REGISTER STEAMERS & MOTORSHIPS OSP-OST													
No. in Book.	Steamer's Name, Material, Rig, &c.	Particulars of Classification.	Built.	Owners.	Register'd Dimensions, Deck, Keelsons, &c.	Port of Registry.	Engines.	Moulded depth.	Freeboard.	Corresponding draught.	No. of Cylinders.	Horse power.	Particulars of Boilers & Furnaces.
Official No.	Special Surveys.	No. of Decks, &c.	Character.	When.	By Whom.	Length.	Breadth.	Depth.	Flag.	No. of Cylinders.	Horse power.	Particulars of Boilers & Furnaces.	Engines.
Code Letters.	Late Name if any.	Under deck.	For Special Survey.	Ship.	Where.								
80567	Ossian (f. Valpen).	Steel	100A1	1892	Osbourne, Graham & Co. Sunderland	260'0"	37'0"	16'5"	Alsborg	T3Cy 20 32 53	1600b	2SB 6p/c	174HP
5143	JSBT	1393	11,301,30	4mo	Swedish	P27'Q76"	B106"	F35"	Swedish	3 Cylinders:	20" 32" 53"	CellDB214'	Cellular Double Bottom 64m

Information about the ship in the Lloyds registry



Was findet man im Lloyds-Register:

- Name, Ex-Namen und Besitzer
- Rufzeichen: JSBT
- Versicherungsklasse + 100A1
- Länge, Breite und Tiefe
- Gewicht und Tonnage
- Erbauer von Schiff und Maschine
- Anzahl und Form der Kessel
- Zylinderdurchmesser und Leistung der Maschine
- Hafen der Registrierung
- Cellular Double Bottom: 64,2 m (214 Zoll)
- Größen der Decks:
 - Hinterdeck: 8,1 m
 - Achterdeck: 22,8 m
 - Brückendeck: 31,8 m
 - Vorderdeck: 10,5 m

Eintrag in Sveriges Skeppslista (Swedens Schiffsliste) von 1927

Registreringsnummer Official No.	Signal-bok-stäver Code letters	Fartygs namn och befälhavare Name of vessel and master	Maskin-styrka H. K. H. P.	Dräktighet i reg.-ton Regist'd tonnage			Igenkänningsmått Regist'd dimensions		
				brutto gross	under däck under deck	netto net	längd length	bredd breadth	djup depth
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5143	JSBT	Ossian (f. Valpen). Alvborg, J. A. . .	800	1792.36	1292.63	1313.02	78.50	11.26	4.92

Hier wird die Länge mit 78,5 m angegeben

Zusammenfassung

Die Gezeitentaucher tauchen seit 2007 in der Nordsee. Sie untersuchen Schiffswracks und halten sich dabei an die Vorgaben des archäologischen Landesamts. Es werden keine Fundstücke geborgen. Am 29.09.2020 betauchte die Gruppe zum ersten mal an diesem stählernen Schiffswrack. Es liegt in der Nordsee 10km nördlich der Ostfriesischen Insel Norderney. Sie erfassten die wichtigsten Daten wie Länge, Anzahl und Position der Masten und die Kenndaten der Dampfmaschine. Das Wrack hat eine Länge von 78,6m. Zudem wurde ein Bullauge mit '1893' als Inschrift gefunden.

Die Position des Wracks ist als Schiffshindernis bereits seit 1949 offiziell bekannt. Allerdings ist es bislang noch nicht identifiziert. Das BSH und das WSA listen dieses Wrack als 'unbekannter Küstenfrachter'. Es wurde eine Skizze des Wracks und eine Phantomzeichnung angefertigt. Es folgte eine umfangreiche Recherche und der Vergleich des Fundplatzes mit den in dem Bereich der Nordsee verschollenen Schiffen.

Fazit

Insgesamt 55 Schiffe wurden mit dem Fund abgeglichen. Lediglich beim Dampfer Ossian passen alle Details.

Folgende Punkte werden für die Identifizierung herangezogen:

1. Ossian ging 1892 vom Stapel. Das passt gut zu dem runden Fenster mit der Inschrift 1893
2. Die Länge des Wrackfundes ist 78,6m. Die Längenangabe von Ossian ist 78,5m
3. Die Dampfmaschine ist verhältnismäßig groß. Es wurde ein Durchmesser des größten Zylinders von ca.52,5 Zoll bestimmt. In dem Vergleich der 55 Schiffe hatten nur 7 Schiffe einen Durchmesser von mehr als 50 Zoll. Alle drei gemessenen Zylinder stimmen mit den offiziellen Angaben bei Lloyds überein.
4. Nur der vordere Bereich des Wracks von ca. 63-73m ist vollständig versandet. Es lassen sich keinerlei Seitenteile oder Spanten finden. Ossian hatte genau in diesem Bereich ein abgesenktes Deck. Das erhöhte Brückendeck reichte bis 63m (gemessen vom Heck).
5. Es gibt widersprüchliche Angaben über den Ort des Untergangs. Die einzig sichere Quelle sind die Kriegstagebücher der Sicherungsflotte, die Augenzeugen des Untergangs waren. Sie beschreiben den Ort des Angriffs in Marinequadrat AN9585. Die Position passt genau zu unserem Wrackfund. Wir konnten zudem klären, wie es zu den widersprüchlichen Angaben der Position kam.

Die Ergebnisse des Vergleich lassen den Schluss zu, dass es sich tatsächlich um den Schwedischen Dampfer Ossian handelt. Er war am 15.05.1941 mit einer Ladung 2498t Eisenerz auf dem Weg von Schweden nach Westen unterwegs. Ziel war das von den Deutschen besetzte Rotterdam. Die Ladung diente der Stahlproduktion in der Rüstungsindustrie. Der Konvoi bestand aus 5 Frachtern sowie zwei Vorpostenbooten und zwei Minensuchern als Schutz. In Höhe Norderney wurden sie gegen 13:00 von acht Flugzeugen des 21. Squadron der Royal Airforce angegriffen. Ossian wurde von einem Torpedo und Maschinengewehrfeuer getroffen und sank.

Zum Dampfer Ossian wurden mehrere Fotos in guter Auflösung gefunden. Außerdem gibt es einen kurzen [Videoclip](#) aus den Nachrichten von 1941, die das Schiff im Ijsselmeer zeigen, als es eingefroren war.

Zusammenfassung des Angriffs:

Der Dampfer Ossian, im Besitz von Rederei AB Amaryllis in Helsingborg war auf dem Weg von Oxelösund nach Rotterdam. In Cuxhaven schloss er sich einem Konvoi in westlicher Richtung, der aus fünf Schiffen bestand, die von vier Eskortschiffen begleitet wurden. Der Kapitän während dieser Reise war Kapitän NA Möller.

Am Nachmittag des 15. Mai 1941 wurden sieben torpedotragende Flugzeuge auf sehr niedrige Höhen über der Steuerbordseite des Konvois gesichtet. Im gleichen Moment wurde eine Torpedospur von der Brücke in Richtung Ossians Steuerbordseite beobachtet, so dass 'hart Steuerbordruder' befohlen wurde, um einen Torpedotreffer nach Möglichkeit zu vermeiden. Das Manöver begann jedoch nie. Ossian wurde mittschiffs unter der Wasseroberfläche von zwei Torpedos getroffen. Gleichzeitig wurde der Dampfer durch Maschinengewehrfeuer aus dem Flugzeug beschossen. Einer der Torpedos ging direkt durch das Schiff in den Maschinenraum, wo zwei Männer bei der Explosion getötet wurden. Eldare Svensson hatte sich in letzter Sekunde gerettet, erlitt jedoch schwere Verbrennungen.

Jetzt war das Schiff in einem sinkenden Zustand, so dass beide Rettungsboote zur See gelassen wurden. Acht Männer gingen auf Backbord und acht Männer und der deutsche Verbindungsoffizier gingen an Steuerbord in die Boote. Zwei Männer standen am Heck des Floßes, der Zimmermann Larsson und der schwer verletzte Chefsingenieur Johan W. Wedlin. Ossian sank und die Rettungsbootbesatzungen wurden von einem Vorpostenboot übernommen, der auch die beiden Männer auf dem Floß rettete. Dies waren der schwer verletzte Chefsingenieur und der Zimmermann. Die vom Schiff zerstörten Schiffe wurden in Cuxhaven und Wilhelmshaven gelandet. Die Verletzten wurden ins Krankenhaus gebracht und zwei Tage nach dem Torpedo starb Chefsingenieur Wedlin im Krankenhaus. Die Überlebenden wurden mit dem Zug nach Schweden gebracht

<https://www.tornsva.se/tag/ss-ossian/>

Die Kriegsführung bemerkte nach dem Angriff im Kriegstagebuch:

“Schwedische Besatzung des Dampfers OSSIAN nach Luftangriff völlig kopflos. BSN glaubt, dass schwedische Schifffahrt bald versagen wird, wenn die Bewaffnung fremder Frachter nicht unverzüglich in Angriff genommen wird. Er bittet um beschleunigte Zurverfügungstellung von Sperrballonen für weitere Versuche im Geleitsdienst”

Die Opfer des Untergangs waren:

1. Erster Ingenieur Johan W. Wedlin from Gothenburg, geb. 21.6.1878
2. Zweiter Ingenieur Johan H. Karlsson from Gothenburg, geb. 10.10.1879
3. Ingenieurs-Student Stig L. Andreasson from Gothenburg, geb 30.01.1923

Zudem gab es auf Englischer Seite folgende Verluste bei den Piloten durch Luftkampf:

1. Pilot Officer James Flockhart Thom Ogilvie
2. Sergeant Reginald Percival Mayers
3. Sergeant William Vernon Fillingham

Sie wurden von Pilot Uffz. Hans Strätling um 13:50 nordwestlich Ameland abgeschossen (Messerschmitt 109)

Ein Pilot der deutschen Abfangjäger wurde abgeschossen und wird vermisst:

1. LFF: Lt. Bernhard, Franz Einheit: 2./JG 52
Absturz Luftkampf mit Blenheims um 13:45 Nordsee bei Texel
Maschine: Bf 109 F-2, Kennung NI+ES, Werknummer 12719

Besonderer Dank:

Henrik Absalon:

Mein besonderer Dank geht an Henrik Absalon für die Bereitstellung von Informationen, Kriegstagebüchern und Hilfe bei der Suche nach Informationen.

Jan Lettens:

Vielen Dank auch an Jan Lettens von www.wrecksite.eu für das Hinzufügen weiterer Suchfunktionen zur Wracksite-Datenbank

Pino Esposito:

Vielen Dank an Pino Esposito von www.kartengruppe.it, der die Karten aus dem Zweiten Weltkrieg zur Verfügung gestellt hat.

Autoren



Thorsten Bakker und Holger Buss

Dipl.Ing. Holger Buss
Moormerlandstrasse 39
D-26802 Moormerland
eMail: holger.buss@googlemail.com

Gezeitentaucher website

www.gezeitentaucher.de

Versionen des Berichts

Englisch: http://files.mikrokoetter.de/Gezeitentaucher/SurveyReport_SS_Ossian.pdf

Deutsch: http://files.mikrokoetter.de/Gezeitentaucher/Prospektionsbericht_D_Ossian.pdf

Todo

https://www.gracesguide.co.uk/Osbourne,_Graham_and_Co

<http://www.northeastmaritime.co.uk/viewtopic.php?f=196&t=8015>

Insurance company

<https://www.fallrepet.se/viewtopic.php?t=1344>

<https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/N13534660>

<https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C3025295>