

2det vidne 2den styrmand Odin Wold, 29 aar, Trondhjem.

3dje vidne 1ste maskinist Axel Madsen, 41 aar, Drøbak.

4de vidne 2den maskinist Fr. Teien, 30 aar, Vasser.

5te vidne donkeymand David Hammersten, 23 aar, Sandviken.

6te vidne stuert E. Osterberg, 27 aar, Gefle.

7de vidne kok Kristen Lund, 57 aar, Drammen.

8de vidne matros Hans Olsen, 20 aar, Fredrikstad.

9de vidne matros Sofus Rasmussen, 26 aar, Aarhus.

10de vidne matros Thomas Hansen, 19 aar, Stavanger.

11te vidne matros Sverre Torkilsen, 20 aar, Hardanger.

12te vidne matros Gunnar Bergstrøm, 21 aar, Finland.

13de vidne fyrbøter Falke Andersson, 19 aar, Gefle.

14de vidne fyrbøter K. E. Svedlund, 29 aar, Gefle.

15de vidne fyrbøter Erik Hedstrøm, 17 aar, Gefle.

Vidnerne har alle været tilstede ved oplæsningen av beretningen. De forman-tes nu til at forklare sandhet og fuld sandhet paa de til dem gjorte spørsmaal, da de antagelig vil komme til at avlægge ed paa den forklaring som de vil komme til at avgi i Kristiania eller andet sted i Norge. De blir derpaa tilspurt om de har noget at tilføie paa den for dem oplæste beretning. — Svar: Nei.

Derpaa oplæstes for vidnerne den av føreren avgivne forklaring, hvorpaa hver og en blir tilspurt om de har noget at tilføie og om denne forklaring forsaavidt hvad den angaar omstændighetene ved ulykken er overensstemmende med hvad vidnerne har set og for dem oplæst. — Svar: Efter at være tilspurt har ingen noget at bemerke.

Assuranceagenten og bisidderne har intet at bemerke.

(sign.) Martin Jonassen. Odin Wold.

Axel Madsen. Fredrik Theien.

David Hammarsten. Erik Osterberg.

Folke Andersson. Christen Lund.

K. E. Svedlund. Erik Hedstrøm.

Hans Olsen. Sofus Rasmussen.

Thomas Hansen. S. Torkilsen.

Gunnar Backstrøm.

Sjøforklaringen avsluttedes.

(sign.) H. Andersen, O. Breda-Hansen,
bisidder, bisidder.

Fr. Grüner,
vicekonsul.

D/S „Dronning Maud“ (M. D. K. S.) av Kristiania.

Regton br.: 1102, last: cement, odelagt
1ste september paa reise fra London til Grimsby.
Omkommet: 3 mand.

Aar 1916 den 6te september holdtes sjøret for Kristiania i hyrettens lokale i justisbygningen under ledelse av assessor Lie med de opnævnte sjøretsmedlemmer skibsreder Schetelig og inspektør Hjalmar Hansen.

Hvor da blev foretat sak nr. 230/1916: Sjøforklaring for d/s „Dronning Maud“ i anledning av skibets forlis.

Skibsinspektør Wettergreen tilstede.

D/S „Dronning Maud“s journal for paa-
begyndt reise fra London til Kyem i Hvide-
havet.

Torsdag den 31 august 1916.

Kl. 9,00 fmd. var skibet lastet, dyp-
gaaende 14' forut og 14'9" agter indtagende
av last. 1450 tons cement. Kl. 9,30 fmd.
avgik fra lasteplads (North Fleet) med lods
ombord bestemt for Grimsby for bunker
kul. Kl. 10,00 fmd. skiftet lods ved Gra-
vesend. Fortsatte videre efter lodsens an-
visning. Kl. 1.00 emd. sattes sjøvakt, samt
svinget ut b.b.livbaat og svinget ut davi-
derne paa s.b.baat (en er nemlig en Brude-
baat) og løste alle surringer paa samme.
Vind er n.v.lig løi bris av blandet luft.

Kl. 8.30 emd. ankret paa 8 fv. vand med b.b. anker 45 fv. kjætting Southwold fyr p i VtS ca. 4' av.

Fredag den 1ste september.

Kl. 5.15 fmd. hivdes op anker og fortsatte efter lodsens anvisning utkik paa bakken og mand til rors og kaptein og styrmand med lodsens paa broen. Vind er v.s.v. lig løi bris skyet luft med lit n.o. lig undersjø. Strømmen var med ca. 3' fart i n.o. lig retning. Kl. 5.30 fmd. støtte skibet paa en mine og sank i løbet av 2 minutter. S.B. baat fløt avsted da skibet sank og 4 av mandskapet kom paa den deriblandt lodsens. 3 av mandskapet hoppet overbord og fandt enkelte drivende gjenstande at holde sig til, resten 9 i tallet kom til b.b. livbaat. Deriblandt kapteinen men skibet sank saa fort at vi ikke kom klar med denne baat. Dragsugen efter skibet gik ned og den forreste daviden tok mot kanten av baaten og kapsideden saa alle mand kom i vandet. Styrmand og to mand til holdt sig fast paa den capsidede livbaat en mand fik fat i stormasten og kom opp der. Resten gik avgaarde med strømmen. Efter en halv times forløp blev vi reddet av to minefiskere og blev ilandbragt til Yarmouth. Kapteinen Ole Hatlestad, stuerert Anders Olsen og fyrbøter Eivin Fredriks savnedes.

C. Hansen,
1ste styrmand.

Fremlagt i Kristiania sjøret 6te september 1916.

J. Jordan.

For Krigsforsikringen møtte advokat Bredal ved Schjødt.

Fremstod som 1ste vidne Christoffer Emil Hansen, 41 aar gammel, var 1ste styrmand paa „Dronning Maud“, bosat paa Jømø, blev forberedt til vidnesbyrds avleg og vedtok efter oplæsning den fremlagte rapport som rigtig samt forklarte videre: Vidnet har flere gange før i vinter og senere fulgt skibet i det samme farvand. Paa enhver av turene har engelske fiskebåts været med likesom denne gang. Den

lods som fungerte ved den sidste leilighet sa selv at han var en trinity pilot. Det har altid i disse tilfælder været styrt efter lodsens anvisning. Vidnet hadde ikke faat noget kjendskap til, hvor der var utlagt miner. Heller ikke kapteinen hadde nogen rede paa dette forhold, saavidt vidnet vet. Nat til 1ste september laa skibet forankret ca. 3 minutter av land efter vidnets skjøn. Om morgenen den 1ste september, da skibet fortsatte sin reise, blev der styrt opover langs kysten antagelig i n.n.o. lig retning den hele tid; ca. 3 minutters avstand fra land, og skibet befandt sig efter et kvarters gang, da ulykken indtraf, omtrentlig i denne avstand fra land. Vidnet opholdt sig ved ulykkens indtræden paa broen; han stod da netop paa b.b. side og saa forover. Likeledes var kapteinen og lodsens paa broen samt rormanden. Forøvrig var der en mand paa utkik paa bakken. Ogsaa kokken var paa dækket, efter hvad han senere har fortalt. Resten av besætningen var nede. Vidnet observerte ikke før ulykken noget som helst usædvanlig. Han hørte heller ikke de andre si noget som tydet paa at de hadde observert noget saadant. Ulykken indtraf ganske pludselig. Vidnet merket ikke, at skibet støtte mot noget. Der kom straks et voldsomt smeld, som vidnet sammenligner med et meget sterkt mineskud, og dette smeld ledsagedes av en voldsom eksplosion. Der blev pludselig mørkt. Der stod op en masse av sjø, røk og cement m. m. et stykke foran broen og utover til begge sider av skibet. Det forekom vidnet at smeldet kom under skibsbunden litt til b.b. side, omtrent under nr. 2 luke. Efter hvad vidnet tror, er det en mine skibet ved leiligheten støtte paa. Han har dog ikke kjendskap til hvorledes mineulykker arter sig. Hans opfatning bygges væsentlig paa den omstændighet, at han ikke kan skjønne at det kan være noget andet end mine, og at der hyppig har været mineulykker i vedkommende farvand, senest, efter hvad vidnet hørte, en ulykke dagen iforveien, da et minefiskefartøi ødelagdes; dette var like i nærheten.

Skibet gik, da ulykken indtraf, med fuld fart forover. Der blev ikke fra broen git nogen ordre til maskinen, saavidt vidnet vet, og efter hvad 2den maskinist senere har fortalt vidnet, blev ikke maskinen stoppet. Den fungerende maskinbetjening var 2den maskinist og en fyrbøter. Skibet hadde av baater 2 livbaater, nemlig st.b. livbaat, som var en Brudebaat og b.b. livbaat som var den almindelige slags, og desuten en gig og en pram. St.b. livbaat stod paa forhaand løs i krabberne. B.b. livbaat var utsvinget i daviderne. Med det samme ulykken indtraf, fik vidnet fat i et livbelte og løp fra broen agterover til b.b. livbaat, hvor han straks gik igang med at hugge løs surringerne, assistert av en anden av besætningen som kom til litt senere. Vidnet og 7 mand gik saa i baaten. I dette øieblik var skibet sunket saa dybt at baaten begyndte at flyte, og det var bare fangelinen som endnu holdt baaten til skibet. Samtidig tok det vand som foren fra væltet over broen, og førte kapteinen med sig fra broen agterover paa utsiden av b.b. livbaat. Her fik man fra baaten fat i ham og tok ham op i baaten. Dette var tungt da kapteinen var en stor tyk mand. Med det samme man hadde faat kapteinen op i baaten, og man skulde til at kappe fanglinen, som man ikke hittil hadde turdet kappe for kapteinens skyld, da baaten vilde ha drevet avsted med strømmen, hvis fanglinen var blit kappet, kapseiste baaten som følge av dragsuget, da skibet sank, og derav at den forreste david blev hængende fast over æsingene paa baaten, der blev holdt fast i skibet av fangelinen. De 3 av besætningen som omkom, var av de 9 i b.b. livbaat. Vidnet saa dem ikke mere og hørte heller ikke at nogen anden hadde set dem mere efterat baaten var kapseiset. Hvorvidt de omkomne kunde svømme, vet vidnet ikke. Saavidt vidnet saa hadde de ikke noget livbelte. Den eneste av besætningen som hadde livbelte paa sig, var en fyrbøter. Vidnet hadde som anført faat fat i et, men han mistet det. Der var tilstrækkelig antal livbelter, nemlig 16, som var anbragt i 2 kasser som stod paa broen.

Efterat ulykken var indtruffet, fandt vidnet den ene av kasserne væltet midt paa broen, hvortil den under ulykken var blit ført fra borde, og det var i denne kasse han tok op livbelte til sig. Den anden kasse saa han ikke efter. Foruten livbelterne i kasserne var der et par livbelter i hver av livbaaterne. Av livbøier var der i det hele 4. De to stod løse i seilduksstropper paa et rækverk paa broen, og de to andre var hængt op i rækverket som gaar rundt taket paa bestiklugaren; disse sidste var fastgjort til rækverket paa den maate at haandlinen paa begge bøierne var „nippet“ til rækverket med seilgarn som altsaa maa kappes for at bøierne kunde komme løs. Hver gang skibet kom til land blev baatene svinget ind paa dækket, og hver gang det gik fra land blev de igjen svinget ut i daviderne. Dette gjaldt dog ikke Brudebaaten, som altid stod løs i krabberne, undtagen naar der var svær slingring, da den blev surret fast i krabberne. Baatmanøver var blit holdt med 2 à 3 mdrs. mellemrum. Den sidste av disse manøver fandt sted ca. 14 dage før ulykken. Manøvrene foregik under medvirkning av hele besætningen. B.b. livbaat og giggen blev svinget ut i daviderne og firt paa vandet, 4 av mandskapet gik i livbaaten og 2 av mandskapet samt 2den styrmand gik i giggen, og der blev ogsaa undertiden foretat en roning med baatene ved disse leiligheter, nemlig naar der var anledning til det. Alle skibspapirer gik tapt ved forliset. Alle mand var ædru ved ulykken.

Vidnet tilføier at skibet sank med baugen først og under synkningen svinge rundt, saa det tilslut, da det stod paa bunden, hadde baugen omtrent i motsat retning av hvori den først hadde været; da skibet stod paa bunden, rak skorstenen omtrent op til vandflaten.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 2det vidne Karl Andreas Høiland, 39 aar gammel, var 2den maskinist paa „Dronning Maud“, bosat Bergen, blev forberedt til vidnesbyrds av læg og forklarte at han ved leiligheten gjorde tjeneste i maskinen, da han pludse

lig hørte et forfærdelig sterkt smeld, som bevirket at det rystet overalt i maskinen. Der begyndte med det samme at strømme vand fra fyrrummet gennem gangen paa st.b. side av kjedlen agterover. Vidnet skjønte da at det gjaldt hurtigst mulig at komme op paa dækket, og han hadde ikke tid til at stoppe maskinen. Da vidnet naadde op til dækket, var vandet allerede steget op til maskintoppen. Idet vidnet kom op paa dækket, saa han at der var en masse røk og damp som gjorde det umulig at se forover. Broen var endnu over vandet. Vidnet skyndte sig straks bort til Brude-baaten, men da vandet allerede var begyndt at komme ind over agterdækket, fandt han det fornuftigst at hoppe overbord. Han blev senere tat op av et av minefiskefartøierne. Vidnet saa ved leiligheten ikke noget til dem som omkom ved ulykken.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 3dje vidne Svend Hjalmar Molander, 17 aar gammel, var letmatros paa „Dronning Maud“, bosat i Stockholm, blev forberedt til vidnesbyrds avlæg og forklarte, at han ved leiligheten stod tilrørs, frit paa broen, da han pludselig hørte et sterkt smeld, som rystet skibet slik at han blev kastet i dækket, og en masse vand og cement blev kastet op i luften. Vidnet var en av dem som gik i b.b. livbaat. Taljerne var uklare, saa man kunde ikke fire baaten paa vandet. Men da skibet var sunket saa dypt at baaten fløt, blev taljerne kappet. Man trak kapteinen ombord i baaten mens denne endnu var fastgjort til skibet med fanglinen, og straks efter at man hadde faat kapteinen ombord, kapseiset baaten. Vidnet observerte ikke hvad grunden hertil var. Efterat baaten var kapseiset, saa vidnet ikke mere til dem som omkom. Selv fik vidnet fat i en aare, og blev senere tat op av et av minefiskefartøierne. Vidnet hadde været ombord i 2 maaneder og 10 dage. Antagelig en 14 dage à 3 uker før ulykken blev der holdt en baatmanøver en dag vidnet sov, efterat han hadde været vaktmand om natten. De nærmere omstændigheter ved manøveren

kjender vidnet ikke. Vidnet snakket efter ulykken med den som hadde staat paa utkik paa bakken, nemlig en spansk matros. Han sa at han ikke hadde set noget usedvanlig før ulykken, han var dog først kommet paa utkik et par minutter før ulykken.

Oplæst og vedtat.

1ste vidne fremstod paany og forklarte at løperne til taljerne til b.b. livbaat hadde været opkveilet paa brodækket, men ved eksplosionen og vandet som væltet over dækket, blev de uklare, og kunde ikke gjøres klar igjen i den korte tid som var igjen til baaten fløt paa vandet.

Oplæst og vedtat. Vidnerne edfæstedes. Sjøforklaringen sluttet. Retten hævet.

Herman Lie.

Hj. Hanssen. H. F. Schetelig.

D/S „**Gotthard**“ (M. C. Q. G.) av Kristiania.

Reg.ton br.: 1463, last: Rujern, ødelagt 3dje september paa reise fra Middlesborough til Rouen. Omkommet: Ingen.

Aaret 1916 den 5te september avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av d/s „Gotthards“ sækning den 3dje s. m.

Forretningen administrertes av generalkonsul W. Eckell, og som bisiddere fungerte fhv. skibsfører H. Stranger Sand og kaptein Olaf Kalgraff, fører av d/s „Blomvaag“ av Bergen.

Kaptein Niels Stange Nielsen, av Tønsberg, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s „Gotthard“ av Kristiania, tilhørende A/S Uto, bestyrer Camillo Eitzen & Co., Kristiania. Kjendingssignal M. C. Q. G., bygget av staa i Kristiania i 1906, dr. 1463 tons brutto og 890 tons netto, klasse 1 A 1 i Norsk Veritas, værdi ca. kr. 1 500 000,00, assurance ubekjendt. Dypgaaende 18' agter, 17' 4" forut.

Fartøiet, som hadde en besætning av 18 mand foruten føreren, var paa reise fra Middlesbrough til Rouen med ca. 1500 tons rujern og ca. 500 tons ammoniaksulfit i sækker, værdi og assurance ubekjendt.