

Tirsdag 25de. Blev bragt til Warmemunde av torpedobaat.

Da alle skibspapirer blev borte, er ovenstaaende efter hukommelsen.

Irettelagt 1ste mai 1916.

Joc. Jacobsen. L. Madsen.

Fremstod som 1ste vidne Johannes Martin Heldal, 48 aar, 1ste styrmand med Strømsnæs, adr. Strangehagen 18, gjordes bekjendt med edsansvaret og forklarede, at da man hadde kvittert den svenske lods omkring 4 kvartmil fra Drogdens fyrskib, styrede man paa Stevns Point. Der blev av den svenske lods intet nævnt om tyske minefeller. Heller ikke hørte han nævne noget om at danske miner var utlagt i Kjøgebugt. En tid før lodsens gik fra borde blev man praieret av et tysk krigsskib som blev gjort bekjendt med hvad last man hadde inde og hvor man skulde hen. Av krigsskibet blev man beordret til at heise signalflaget C, derimot gav krigsskibet ingen besked om hvad kurs man skulde styre eller at tyske miner var utlagt. Redningsbaatene og redningsapparaterne var i sin orden ved leiligheten. Da man nærmet sig mod Gjedser hørte man med engang et skud fra et krigsskib som laa omtrent 6 kvartmil borte og derefter et skud til. Skibet blev da stoppet og roret lagt haardt til venstre. Ved 1ste skud gav han besked til kapteinen som hadde frivakt om at komme paa broen. Omtrent med det samme man hadde stoppet maskinen, stødte skibet paa minen. Der hengik nogen minutters tid mellem 1ste og 2det skud. Oplæst og vedtat.

Fremstod som 2det vidne Nils Olaus Nilsen, 16 aar, letmatros med „Strømsnæs“, adr. Ytre Markvei 41, gjordes bekjendt med edsansvaret og forklare, at han stod tilrørs ved leiligheten og hadde alt i alt staat tilrørs i 4 timer dengang ulykken indtraf. Han styrede den kurs som var oppgit for ham og kursen var saavidt erindres S. V. t. S. Kort før ulykken blev der git et skud fra et krigsskib som laa i en avstand av omkring $\frac{3}{4}$ sjømil fra Strømsnæs. Da det første skud blev git,

begav styrmanden sig nedenunder for at varsle føreren og da kapteinen var kommet paa broen, blev der git et skud til, hvorefter maskinen blev stoppet og roret lagt haardt tilvenstre. Straks etterpaa stødte dampskibet paa en mine. Der blev intet ombord nævnt om at miner skulde være utlagt i farvandet udenfor Gjedser. Saavel fører som styrmanden var ædru ved leiligheten. Oplæst og vedtat.

Beretningen blev derefter oplæst for vidnerne, som intet hadde at bemerke dertil.

1ste og 2det vidne edfæstedes.

Retten hævet.

Joachim Berner. E. Engelsen.

O. O. Bergh.

Seilskib „Carmanian“ (K. T. B. L.) av Stavanger.

Reg.ton. br.: 1840, last: hvete, ødelagt 25de april paa reise fra Buenos Aires til Queenstown. Omkommet: 2 mand.

Sjøforklaring avholdt for konsulatet i Liverpool den 5te mai 1916, administrert av konsul Johan Vogt med bisidderne Anthon Haag, skipperborger av Tønsberg, og Peder Hansen, fører av bark „Holthe“, i anledning av at ovennævnte skib antagelig er sunket etterat manskapet av en undervandsbaat blev tvunget til at gaa i baatene og skibet beskudt den 25de april 1916 paa 50°16 N.Br. 12.02 V.Lgd.

Ti fremstod da: Knut Dykesteen, hjemmehørende i Stavanger, født den 25de oktober 1871, tidligere fører av bark „Carmanian“.

Føreren fremla følgende av ham undertegnede (utdrag av) skriftlige beretning om hvad der forefalt:

„Vi avgik fra Buenos Aires lørdag den 19 februar med 3000 ton hvete bestemt for Queenstown for ordre. Skibet var bemannet med 20 mand ialt og utrustet for reisen. Alt gik vel indtil tirsdag den 25de april da skibets paaværende plads efter bestikket var 50 16 N.Br. 12 02 V.Lgd. Kl. 8 $\frac{1}{2}$ fm. noksaa tyk taake hørtes et

skarpt skud og straks efter et til over agterskibet. Besætningen kaldtes paa dæk, storræerne brastes bak og flagget heistes. En undervandsbaat observeredes nu agtenfor skibet om styrbord og som sagte kom nærmere. Den hadde signalerne T.A.F. oppe som viste sig at være: Bring Deres papirer ombord. Bagbords livbaat blev sat paa vandet og 1. styrmanden rodde sammen med 3 mand hen til undervandsbaaten og overbragte skibets papirer hvorefter han ga ordre til at kvittere skibet hurtigst mulig da han maatte sænke det. Bagbords livbaat kom tilbake igjen og optok 4 mand til. Styrbords livbaat blev sat paa vandet hvori 11 mand samt kapteinen gik. Kl. var da ca. 9.40 fm. Baatene var vel forsynt med vand, brød, smør samt hermetik og ellers i komplet stand. Vi anropte undervandsbaaten om at slæpe os nærmere land, men den avslag dette med at bemerke at vi var 55 kvartmil av land i NO. Begge baater rodde væk fra skibet og straks efter begyndte U-baaten at bombardere skibet med ialt 26 skud. Taaken blev nu saa tyk at vi intet kunde se. Vi satte nu seil i begge baater og styrte ONO. Der blæste en kuling fra syd og sjøen meget oprørt. Da styrbords baat viste sig at være hurtigere seiler end den anden forbandtes begge baater med slæpetaug. Kl. 12 midnat fik fyr isigte som senere viste sig at være Teardoch Island. Vi laa nu og drev indtil dagslys da vi fortsatte seiladsen mot land. Kl. 7 om morgenen den 26de omkring 1 kvartmil av land indenfor Sybill Head kantrede styrbords baat i en voldsom vindflage og alle kom i vandet. Bagbords baat som fremdeles var i slæp kom hurtig til hjelp og reddet de som laa i vandet. Nogle reddet sig paa den kantrede baat. 2. styrmanden Johan Olsen og dæksgut Gabriel Svendsen druknede. 3 mand efterlodes paa hvælvet og resten rodde tillands og landsatte 10 mand inklussiv kapteinen, hvorpaa baaten returnerte og reddet de 3 som sat paa hvælvet. Vi blev vel mottat og sørget for av befolkningen, og blev ført til Dingle hvor vi alle fik tørre klær paa.

Undertegnet K. Dykesteen, fører.

Skibet var malt med flag og navn paa siderne i friske farver. Føreren hadde ikke set noget flag eller navn paa U-baaten, men antok av officerernes utseende at den var tysk. Føreren iagttok den nemlig i kikkerten. Han fandt det meget uforsvarlig av officeren paa U-baaten at tvinge „Carmanians“ mandskap til at forlate skibet og forsøke at naa land i aapne baater i slikt veir. Føreren oplyste at sjøen og veiret var saa overhændig, at han ikke under nogen anden omstændighet hadde villet forsøke at sætte baat paa vandet. Føreren fik ingen kvittering fra U-baaten for at den hadde sænket skibet, idet det voldsomme veir umuliggjorde enhver kommunikation. Paa forespørgsel fra en av bisidderne meddelte føreren at grunden til at den ene livbaat kantret var den, at den pludselige kastevind der kom slog seilet bak og veltet baaten. Da føreren og ni mand blev sat i land rodde styrmandens baat atter ut for at berge de øvrige. Imidlertid hadde vinden øket saaledes at det var umulig at lande paa samme sted. Styrmandens baat kom iland ca. 3 mil længre øst for det sted hvor kaptainen og hans 9 mand var sat iland. Føreren og de 9 mand blev ført til signalstationen Sybel Head, hvor de blev sat i en kjelder, da de blev tat for at være mistenkelige personer. Man blev dog vel behandlet og fik te og mat. Efter nogen timers forløp blev alt opklart, da en officer kom tilstede. I Dingle om aftenen traf kapteinen og hans folk sammen med det øvrige mandskap. Alle mistet de fleste av sine effekter. Skibets journal og førerens regnskaper og andre papirer gik tapt, da livbaaten gik rundt. Føreren hadde ikke penger her i Liverpool til at avbetale mandskapet og hyretilgodehavendet for de to omkomne blir at indbetale til mønstringskontoret i Stavanger. Føreren oplyste at han antok grunden til at 2den styrmand saa snart druknet efter at baaten gik rundt var den, at han var meget medtat efter strabadserne i baaten, og føreren antok at han ikke hadde villet klart sig levende fra det selv om baaten ikke hadde kantret. Der var ikke nydt berusende drikke ombord eller under roningen ind til land.

Oplæst og vedtat, hvorefter føreren avtraadte.

Som 1ste vidne fremstod:

1ste styrmand Clemet Ellingsen, født i Tromsø sogn pr. Arendal den 14de oktober 1875.

Vidnet forklarte at skibet var malt med de nationale farver. Vidnet hadde netop gått tilkøis da U-baaten skjøt sit første skud. Styrmanden gik i baaten med skibspapirerne og efter endel anstrengelser lykkedes det at faa levert samme over til U-baaten. Vidnet hadde ikke set flag, merke eller nummer paa undervandsbaaten, men antok at den var tysk. Vidnet ansaa sig selv og de øvrige at være i meget stor fare da de blev tvunget til at forlate skibet. Officeren paa U-baaten opga til vidnet at man befandt sig ca. 50--55 mil fra land. Vidnet var imidlertid av den mening at den distance de tilbakela for at naa land maatte være nærmere 70 mil. Vidnet saa ikke „Carmanian“ synke, men hørte kano-naden mot skibet. Paa turen indover til Irland led samtlige meget av kulde og væte, særlig var natten forfærdelig. Baatene maatte stadig øses. Ingen berusende drikke var nydt og alt foregik i god orden. Vidnet oplyste at 2den styrmanden sank omtrent øieblikkelig han kom i vandet og det var umulig at redde ham. Der blev øieblikkelig kastet ut livbelter fra styrmandens baat. Vidnet trodde at ha set at Gabriel Svendsen fik fat i et livbelte, men det lykkedes allikevel ikke at redde ham. Der blev gjort alt hvad gjøres kunde fra styrmandens baat for at redde de der laa i vandet. Forøvrig uttalte vidnet sig som føreren.

Oplæst og vedtat.

Som 2det vidne fremstod:

Tømmermand Ole Kristiansen, født i Fredrikstad den 5te november 1883. Vidnet saa ikke „Carmanian“ synke. Vidnet ansaa det meget risikabelt for sit og de øvriges liv da de maatte gaa i baatene, i en saadan storm. Alle led meget av kulde og overvand paa turen ind til Irland. Vidnet hadde begyndt at bli noksaa stiv og utmattet før man kom indunder land. Vidnet var en av de tre der blev sittende igjen

paa hvælvet og senere reddet av styrmandens baat. 2den styrmand gik under omtrent med det samme livbaaten kantret. Gabriel Svendsen holdt sig oppe en tid og vidnet antok at grunden til at han ikke blev reddet var den, at han svømte væk fra baaten og indover mot land. Vidnet oplyste at han var av den mening at styrmandens baat hadde gjort sit yderste for at redde folkene fra kapteinens baat.

Oplæst og vedtat. Forøvrig uttalte vidnet sig overensstemmende med foregaaende vidne.

Som 3dje vidne fremstod:

Rolf Skjørestad, født i Stavanger den 7de december 1892. Vidnet oplyste at han var matros ombord i „Carmanian“. Vidnet sat nede og spiste da første skud gik. Vidnet saa ikke skibet synke da det blev borte i taaken. Vidnet ansaa chancerne for at bli reddet meget smaa da de maatte gaa i livbaatene. Alle mand blev fra første øieblik av vaate og led meget av kulde og overvand. Maatte øse hele tiden. Vidnet var i styrmandens baat og hjalp til at berge folkene fra kapteinens baat, men han saa intet til de to omkomne. Alt hvad der kunde gjøres blev gjort for at redde folkene fra kapteinens baat.

Oplæst og vedtat. Forøvrig uttalte vidnet sig overensstemmende med de foregaaende vidner.

Som 4de vidne fremstod:

Olai Ommundsen, født i Høiland pr. Sandnes den 11te november 1894. Vidnet oplyste at han var matros ombord i „Carmanian“. Vidnet sat og sydde seil da det første skud blev avskudt fra undervandsbaaten. Vidnet var i kapteinens baat. Da baaten sattes paa vandet blev den læk, idet den paa grund av den høie sjø blev slaat mot skibssiden. Vidnet var en av de tre der blev sittende igjen paa hvælvet. Det var ikke mer end saavidt han holdt ut der til styrmandens baat kom tilbake. Vidnet mente at alt mulig blev gjort fra den anden baat for at redde ham og de øvrige. Vidnet saa at 2den styrmand gik ned øieblikkelig efter at baaten hadde kantret. 2den styrmanden var yderst medtat av strabadserne.

Oplæst og vedtat. Forøvrig uttalte vidnet sig overensstemmende med de øvrige vidner.

Samtlige vidner blev derefter indkaldt og førerens skriftlige beretning blev oplæst for dem, hvortil de intet hadde at bemerke.

Bisidderne hadde intet at bemerke.

Vidnerne var paa forhaand blit alvorlig formant til at forklare den fulde sandhet samt foreholdt edens betydning og den borgerlige straf som de paadrager sig ved i nogen henseende at avvike fra sandheten.

Vidnerne, hvorav ingen hadde paahørt den andes forklaring, blev derefter edfæstet.

Undertegnet Johan Vogt.

Anthon Haag,
skipperborger av Tønsberg.

Peder Hansen,
fører av bark „Holthe“.

D/S „Mod“ (J. V. S. P.) av Kristiania.

Reg.ton br.: 664, last: props, ødelagt 30te april paa reise fra Gøteborg til Blyth. Omkommet: ingen.

Kristiania Byret gjør vitterlig:

Aar 1916 den 6te mai blev sjøret sat i byrettens lokale i Justisbygningen under ledelse av assessor Lie med de opnævnte sjøretsmedlemmer, skibsrederne Schetelig og Krøger.

Hvorda blev foretat sak nr. 141 — 1916: Sjøforklaring for d/s „Mod“ i anledning av forlis.

Skibsinspektøren tilstede.

Utdrag

av d/s „Mod“s dagbok, paa reise fra Gøteborg til Blyth.

Torsdag 27de april kl. 7^{3/4} emd. avgik fra Gøteborg med lods ombord. Indtagen last = 291 stdr. props, dypg. 12'5" og 16'3". Kl. 9^{1/4} emd. kvitterte lods. Holdt forskjellige kurser langs landet.

Fredag 28de april kl. 7 fmd. pass. Grisbådarne fyrsk. $\frac{3}{4}$ ' av. Kl. 11,38 fmd. pass. Jomfruland 1'5 av.

Forskjellige kurser langs landet kl. 9.50 emd. pass. Ryvingen i NtV $\frac{1}{4}$ V, 3' av.

Styrte misv. kurs. VtS. Løi omløpende og stille, med klar og letskyet luft.

Lørdag 29de april. Kl. 12 md. paav. plads — 57°6' n.br., 4°23' L. O. Kl. 6 emd. satte taaken ind tyk. Styrte samme kurs, løi og omløpende.

Søndag 30te april. Kl. 9 fmd. lettet taaken. Kl. omtr. 10.40 fmd. observertes periskopet av en undervandsbaat litt om bb., forut, og straks efter kom denne op agter, og opsendte raketter, og begyndte straks at skyte. Flagget kunde ikke skilnes. Skibet blev straks stoppet. Undervandsbaaten fortsatte at skyte og kom op langs bb. side, og beordret mandskapet at gaa i baatene øieblikkelig. Det tyske orlogsflag kunde da skilnes. Man rodde saa til siden av undervandsbaaten, og kapteinen spurte om baatens nummer, men fik det svar: Intet navn, intet nummer. 3 av undervandsbaatens besætning blev da rodd til „Mod“, medtagende sprængstof, og siden rodd tilbake til undervandsbaaten igjen. Undervandsbaaten gik saa rundt „Mod“ og skøt mange skud, indtil skibet endelig sank med forskibet først, kl. 1.10 emd. Mandskapet i livbaaterne blev kl. 3 em. tat ombord i „Tore Jarl“ og landsattes i Newcastle. Skibet befandt sig da efter bestikket paa 55°45' n.br. og 0°25' LWGr. Efter ankomsten vistest det at være 40' NOtO av Shields pierer, hvor „Mod“ blev sænket.

Ole Hatlestad, Hans Bjønnæss,
fører. styrmand.

A. Knutsen.
1. maskinist.

A. W. Carlsson, M. Christensen.
2. maskinist.

Fremlagt i Kristiania sjøret 6te mai 1916.

J. Jordan.

Skibets fører, Hatlestead, møtte og foreviste journalen.

Utdraget sammenholdtes med journalen og viste sig overensstemmende med denne. Fremstod:

Ole Hatlestad, 41 aar gammel, fører av d/s „Mod“, Haugesund, henholdt sig til