

lerede under vand. Eksplosionen indtraf paa styrbords side midtskibs, hvor alt brækkedes og knustes. Vidnet reddet sig i bagbords agtere livbaat. Vidnet antager, at eksplosionen skyldtes paastød av en undervandsmine. Forøvrigt forklarer vidnet sig i fuld overensstemmelse med kapteinen og de foregaaende vidner.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 5te vidne Henry Haraldsen født paa Nøtterø den 3 november 1894, maskinassistent paa s/s «Karen». Vidnet hadde ved anledningen vagt i maskinen, hvor intet bemærkningsværdigt foregik inden eksplosionen indtraf paa styrbords side den 13de december kl. ca. 1 1/4 om morgenen. Vidnet søkte at stoppe maskinen og stænge av dampen, men da vandet øieblikkelig trængte ind blev vidnet slaaet agterover. Tiltrods for at han blev noget lamslaaet lykkedes det ham at kravle sig op paa dækket, hvor alt paa styrbords side viste sig at være knust og brukket. Saavidt vidnet kunde skjønne maatte skibet være truffet midt i mellem fyrdørken og maskinrummet. Da dynamoen i maskinen blev slaaet istykker blev alt straks mørkt. Vidnet hadde selvfølgelig ingen anledning til at anstille nærmere undersøkelse om eksplosionens natur eller aarsak, hvad enten denne skyldtes undervandsbaat eller mine. Efterat være kommen op fra maskinrummet hverken saa eller hørte vidnet noget som tydet paa undervandsbaat. Vidnet blev draget med i dragsuget da skibet sank og da han kom op igjen paa overflaten reddet han sig ved en iskasse, og blev nogen tid efter optaget av torpedobaatens livbaat og bragt ombord i denne. Begge fyrbøterne fra maskinen var paa dækket da eksplosionen indtraf. Forøvrigt forklarer vidnet sig i fuld overensstemmelse med de øvrige vidners prov.

Vidnerne som paa forhaand var blit formandede til sandhet samt gjort bekjendt med edens ansvar og betydning blev derefter edfastede.

Bisidderne hadde til det forklarte og protokolerte intet at bemærke.

(u) P. Ottesen

Generalkonsul.

(u) Georg Høst  
Kaptein.

(u) Er. Friis Baastad  
Viceconsul.

D/S «Nor» (J. P. Q. T.) av Bergen.

Regton br.: 1417, ballast, ødelagt 14 december 1917 paa reise fra Caen til Glasgow. Omkommet: 2 mand.

Aar 1917, den 19 December, blev sjøforklaring avholdt for Vicekonsulatet i Cardiff, administrert av den kst. Vicekonsul E. Fr. Dahl, med bisidderne, forhenværende skibsførere C. A. Carlsen og T. N. Torgersen, i anledning av, at D/S «Nor» av Bergen den 14. ds. under reise fra Caen til Glasgow, blev rammet og sænket av en torpedo, ca. 15 kvartmil av Arklow Bank.

D/S «Nor»'s kjendingssignal er: J. P. Q. T., brutto ton.: 1417, netto ton.: 878. Klasse: L. A. L. Klasseinstitution: Norske Veritas. Skibet er assurert hos: Bergens D/S. Assuranceforening. Skibets bemanning under ovennævnte reise: 18 mand, og last: ca. 350 tons vandballast. De to sjømænd: Anders Høyde, matros, født 11. Mars 1897 paa Ørlandet og Karl Danvik Andersen, matrosfødt 29. Juli, 1889 i Kristiania, omkom ved ulykken. Svensk maskinist, Gustav Bergman er indlagt paa hospitalet i Llangranog, lidende av nerverystelse (shock).

Hvorda fremstod:

D/S «Nor»'s fører, kaptein Hans Andreas Syvertsen, født 4. Oktober, 1886 i Drammen, og forklarte, at fartøiets journaler var tapt. Han fremla en av ham selv forfattet beretning om ulykken. Denne beretning var saalydende:

D/S «Nor» av Bergen avgik onsdag den 12 december 1917, klokken 7 formiddag fra Oustreham (Caen) i ballast, bestemt for Glasgow. Skibet var i fuld sjødyktig stand og alle redningsmaterialer i orden. Styrte farvandet forskjellige kurser og distanser efter mottagen ordre. Reisen foregik uten noget særlig at bemerke indtil fredag, den 14 december 1917. Samme dags formiddag klokken 8.40 peiltes «Small»'s Ft. i O. t. S. 1/2 S. 4' av, vinden frisk, N. V. lig med nogen sjø. Herfra styrtes N. t. O. en halv O. misvisende med en kvart streks drift, utseilet distance til klokken 12 middag: 29'. Klokken 3.25 eftermiddag, s. d. utseilet distance 33'. Paaværende plads e. b. 52°45' N. br. og 5°43' V. længde, hørtes en voldsom eksplosion

og saa hele agterskipet indhyllet i røk. Agterskipet begyndte straks at synke og var i kort tid under vand, maskinen blev øieblikkelig stoppet og alle mand beordret til baaterne. Styrbords og bagbords livbaat laaredes paa vandet og gik 6 mænd i bagbords baat og 11 mand i styrbords baat.

Efter senere opgivende fra øienvidnerne, hoppede matros Anders Hovde overbord øieblikkelig efter eksplosionen og forsvandt. Idet man satte av fra skibet, blev styrbords livbaat kantret av stormasten, den var gaaet overbord. Alle mand i denne baat kom i vandet, men da baaten senere rettede sig, kom 9 mand sig op i baaten igjen. De øvrige, 2 maskinist Bergman og matros Karl Andersen blev straks efterpaa optat av bagbords livbaat. En tysk undervandsbaat uten flag og nummer var imidlertid kommet paa overflaten i nærheten av bagbords livbaat og spurte om skibets navn, last, nationalitet og bestemmelsessted. Dette blev besvaret av 1ste styrmanden, hvorefter undervandsbaaten forsvandt. Da det i den høie sjø viste sig umulig at lænse styrbords livbaat, blev alle mand ialt 17 tatt ombord i bagbords baat. Paa grund av den sterke N. V. lige vind og høie sjø, fandtes det at være umulig at nærme sig den Irske kyst, hvorfor kursen sattes S. O lig for at naa den walske kyst.

Tørre klær og oljehyre utdeltes til alle mand og roedes hele natten. Klokken ca. 6 formiddag, døde matros Karl Andersen i baaten. Ved dagbrækningen saaes land i læ og klokken 8.30 formiddag landedes i Llangranog hvor befolkningen paa bedste maate tok sig av de overlevende.

(sig.) H. A. Syvertsen,

Fører.

Deponenten henholder sig til beretningen tilføiende, at han sammen med rormanden befandt sig paa broen da eksplosionen fandt sted. Føreren saa hverken undervandsbaat eller nogen torpedo, før eksplosionen fandt sted. Eksplosionen var meget voldsom og rev op, praktisk talt, hele agterdækket. Føreren slog straks «Stop» i maskinen og beordret alle mand til baatene. Det tok ca. 2 minutter fra kollisionen fandt sted og indtil baaterne var paa vandet. Der hersket fuld ro og orden ombord.

Der var ingen utkikk paa bakken i eksplosionsøieblikket. Der var frisk bris til kuling fra N. V. samt en del sjø. Efter mandskapet opgivende til deponenten, hoppet matros Anders Jakobsen Hovde overbord straks efter at kollisionen indtraf. Der var intet spor at se av ham efter at baaterne var firet. Det er førerens mening, at Hovde, under indflydelse av den voldsomme eksplosion, mistet herredømmet over sig selv i rædsel og hoppet overbord.

Matros Karl Andersen, som døde i livbaaten ved 6-tiden om morgenen, tilhørte besætningen av styrbords livbaat, som kantret ved kollision med «Nor»'s stormast, som var faldt overbord. Efter ca. 10 minutters ophold i vandet, blev Andersen optat av bagbords livbaat, og erholdt utlevert sammen med den øvrige besætning, et nyt tørt sæt med klær. Da Andersen var meget svak og medtat, kunde han ikke deltage i roningen. Man dækket ham til med klær saa godt som det under omstændighetene lot sig gjøre, men hans kræfter avtok mere og mere indtil han ut paa morgenen avgik ved døden.

Det tok ca. 20 minutter fra eksplosionen indtraf og til «Nor» forsvandt. Undervandsbaaten, der var ca. 350 fot lang kom senere tilsyne ca. 1 a 2 skibslængder fra livbaaten. Efter at ha erholdt underretning om eget fartøis navn, hjemsted og bestemmelsessted, dukket den atter ned, uten at tilbyde livbaatene nogen assistance... Efter ca. 17 timers ophold i livbaaten, landet man i Llangranog, hvor besætningen blev meget godt mottat av befolkningen.

Oplæst og vedtat, hvorpaa føreren avtraadte.

Son 1ste vidne fremstod:

2. styrmand Finn Schumann Rødseth, født 21. Juli, 1899 i Bergen og forklarte, at han var vakthavende officer da eksplosionen fandt sted. Vidnet blev ca. 5 minutter før eksplosionen indtraf, avløst av føreren paa broen. Vidnet gik da ned i messen for at drikke kaffe og var ifærd hermed da torpedoen rammet skibet. Deponenten sprang straks op paa broen og stængte hurtiglukkeren, hvorefter han kappet surringerne paa livbaatene, der hang utsvinget.

Vidnet forklarte sig forøvrig i nøiagtig overensstemmelse med kapteinen samt med den fremlagte beretning.

Oplæst og vedtat, hvorpaa vidnet avtraadte.

Som 2. vidne fremstod:

Matros Karl Malhom Hjelm, født den 24 august, 1899 i Örebro län i Sverige og forklarte, at han var rormand, da kollisionen fandt sted.

Vidnet forklarte sig nøiagtig i overensstemmelse med kapteinen, samt med den fremlagte beretning.

Oplæst og vedtat, hvorpaa vidnet avtraadte.

Som 3. vidne fremstod:

Ite maskinist Nils Særvold, født 6 Mars 1882 paa Os og forklarte, at han var vakt-havende officer, og befandt sig i maskinrummet, da eksplosionen indtraf. Maskinen stoppet av sig selv umiddelbart efter at eksplosionen fandt sted og det er vidnets mening, at akslen, ved eksplosionen blev bøiet og derved kilte sig fast. Vidnet sprang straks op paa dækket og gik saa i styrbords livbaat.

Vidnet forklarte sig forøvrig i nøiagtig overensstemmelse med kapteinen samt den fremlagte beretning.

Oplæst og vedtat, hvorpaa vidnet avtraadte.

Som 4. vidne fremstod:

Fyrbøter Ernest Koponen, født den 13. Oktober 1880 i Viborg og forklarte, at han befandt sig i ruffen da eksplosionen fandt sted. Vidnet sprang straks ut paa dækket og saa da en mand, som hoppet overbord paa bagbord side. Straks efter at vidnet var kommet i bagbords livbaat, gjorde han besætningen opmerksom paa, at en mand var hoppet overbord. De søkte straks efter ham, men uten resultat.

Vidnet forklarte sig forøvrig i nøiagtig overensstemmelse med føreren samt den fremlagte beretning.

Oplæst og vedtat.

Den fremlagte beretning blev derefter oplæst for vidnerne, som erklærte, at de intet hadde at bemerke til sammes indhold.

Vidnerne som før avhørelsen var tilholdt at avgi en sandfærdig forklaring samt var gjort opmerksom paa edens betydning og av hvilke ingen hadde paa hørt en andens forklaring, blev derpaa edfæstet.

Forretningen sluttet.

(sign) E. Fr. Dahl.

kst. Vicekonsul.

(Sign.) C. A. Carlsen,  
forhv. skibsfører.

T. N. Torgersen,  
forhv. skibsfører.

D/S «Maidag» (M. P. C. B.) Kristiania.

Reg. ton br.: 1254, last: kul, ødelagt 15 december 1917 paa reise fra Newport, Mon. til Bordeaux Omkommet: 3 mand, skadet 2 mand.

Aar 1917 den 19de december avholdtes efter berømmelse sjøforklaring paa general-konsulatet i London i anledning av d/s «Maidags» sækning den 12te s. m. hvorved tre av besætningen befryktes at være omkommet.

Forretningen administrertes av general-konsul W. Eckell, og som bisiddere fungerte fhv. skibsfører H. Stranger Sand og kaptein Joh. K. I. Jacobsson, senest fører av d/s «Blaatind» av Aalesund.

Kaptein Karl Reff, av Gravningsund, Hvaler, fremstod og forklarte, at han var fører av d/s «Maidag» av Christiania, kjenningssignal M. P. C. B., drægtig 1254 tons brutto, 710 tons netto, bygget av staal i Aalborg i 1916, klasse 1 <sup>3</sup>/<sub>8</sub> L 1 1 i Bureau veritas, værdi ubekjendt, krigsforsikret for kr. 1587000, hvad dep. anser som lavt.

Fartøiet, som tilhørte A/S «Nordsjøen», disponent Rich. Peterson, Prinsens gate 5, Christiania, og som hadde en besætning av 16 mand foruten føreren, var paa reise fra Newport, Mon. til Bordeaux med 1647 tons kul (værdi og assurance ubekjendt), da det den 15de december sank ca. 25 kvartmil syd av Longship fyr efter enten at være torpedert eller at ha stødt paa en mine.

Da skibets dagbøker, likesom alle papirer