

hvorav ingen hadde paahørt hinandens forklaringer, blev derpaa edfæstet.

Bisidderne finder intet at bemerke.

Forretningen avsluttet.

Hjalmar Ohlsen.

Lorentz Holtermann.

Johan W. Bie.

D/S „**Algol**“ (M. L. H. G.) av Bergen.

Reg.ton br. 988, last: kul, ødelagt 10de mars 1917 paa reise fra Newcastle til Bergen. Omkommet: 18 mand.

Aar 1917 den 25de juni blev forhørsret for Bergen sat i den gamle politikammerbygningens lokale under ledelse av assessor Huuse i overvær av de mandtalsførte rettsvidner, bysælger Augén Wilhelm Olsen og smedsvend Lauritz Olsen, begge edfæstet.

Skibsinspektøren i Bergen Oxholm var tilstede og for Krigsforsikringen møtte efter skibsinspektørens tilsigelse o.r.sakfører Kr. Faye.

Som 1ste vidne fremstod Mens Johan Døsen, 59 aar, sjøkyndig besigtigelsesmand ved skibskontrollen, Bergen, bopæl Nordnesgaten 1, bekjendt med vidneansvaret og forklarte, at v. i decbr. 1916 besigtiget d/s «Algols» indredning og utrustning og sendte rapport herover den 15de s. m. til Sjøfartskontoret. V. mottok herfra fartscertifikat den 23de s. m., hvilket blev utlevert B. D. S. den 30te s. m., mot kvittering. I den omstændighet, at Sjøfartskontoret sendte fartscertifikat til utlevering til skibet uten forbehold eller paalæg ligger, at nævnte kontor har godtat tilstanden saaledes som denne var beskrevet i v.s rapport. Mere har v. ikke at tilføie. Han har senere ikke været ombord.

Oplæst og vedtat.

Som 2det vidne fremstod Sigurd Alfred Brækhus, 39 aar, avdelingschef i B. D. S., bopæl Kong Oskars gate nr. 60, bekjendt med vidneansvaret, og forklarte, at d/s «Algols» avgik fra Newcastle den 8de mars 1917 og skulde til Bergen med kul. Rederiet fik senere meddelelse fra Utenriksdepartementet om, at skibet var blitt sænket av en tysk u-baat

den 10de mars 1917. Denne opplysning var kommet fra den norske legation i Berlin. V. fremla skrivelse av 16de mai 1917 fra Knut Andersen til B. D. S. og en skrivelse av 23de mai 1917 til nævnte Andersen fra B. D. S. samt en mandskapsfortegnelse. Rederiet har intet hørt fra d/s eller dets besætning. Efter ovennævnte meddelelse kjendte man ikke til besætningens skjæbne. Den i den fremlagte skrivelse av 16de mai 1917 omhandlede baat, der har tilhørt «Algol», er kommet i rederiets besiddelse. Det har været umulig at komme til nogen opplysninger av baatens utseende angaaende mandskapets skjæbne. Det eneste, som kan tyde paa, at der har været folk i baaten var, at fanglinen var kappet av med et skarpt redskap, f. eks. en kniv eller øks. Det er sandsynlig, at mandskaperne har omkommet. Det kan være, at der var noget stykgods over kullasten, men intet av betydning. Saa vidt v. vet var der dog ikke eksplosive stoffer ombord.

Oplæst og vedtat.

Rettsvidnerne hadde paa tilspørsel intet at bemerke.

Ottar Huuse.

Eugen W. Olsen.

Lauritz Olsen.

D/S „**Skreien**“ (J. S. C. Q.) av Trondhjem.

Reg.ton br. 415, last: hermetik, ødelagt 10de mars 1917 paa reise fra Bergen til Newcastle. Omkommet: 5 mand.

Aar 1917 den 17de mars blev sjøret for Bergen sat i rettens lokale, administrert av assessor Hesselberg med sjøretsmedlemmerne d'herrer O. O. Bergh og som varamand for E. Engelsen, der hadde meldt forfald, O. Nieuwejaar, denne opnævntes av administrator, idet den tidligere opnævnte varamand T. Torgersen var bortreist fra byen, begge før edfæstet.

Der blev foretat:

Sjøforklaring for dampskibet «Skreien».

Skibsinspektøren avgav møte.

Fremstod som 1ste vidne, Kristoffer Simonsen, 39 aar, 1ste styrmand med d/s «Skreien», bopæl Schreudersmuget 7, Bergen,

og fremla utskrift av skibets journal, som blev konferert og fundet overenstemmende med samme. Han forberedtes til edfæstelse og forklarte sig derefter paa speciel eksamination overensstemmende med utdraget, der oplæstes og vedtokes som rigtig. D/s «Skreien» er et 47 aar gammelt jernskib, der eies av Det Nordenfjeldske Dampskibsselskap. Det var lastet med hermetik, trøfiner og tømsækker og var bestemt for Newcastle. Da dampskibet var 60 kvartmil i østlig retning for Lerwick, blev vidnet, som stod paa broen, opmerksom paa en undervandsbaat, som straks begyndte at skyte. Vidnet gav signal med fløiten for paa denne maate, efter tidligere avtale, at gjøre mandskapet opmerksom paa, at u-baat var i sigte. Styrbords baat, hvori kapteinen og 5 mand gik, blev først utsat. Noget senere bagbord livbaat, idet vidnet ved signaler vilde gjøre u-baaten bekjendt med, hvilket skib det var. Det var ved anledningen frisk vind og endel sjø, men der var ingen vanskelighet ved at faa baaterne fra skibssiden. Da man fra u-baaten saa, at baaterne blev utsat, dukket den under, men kom op igjen efter $\frac{1}{2}$ times forløp. Da vidnets baat laa agtenfor «Skreien» og u-baaten ogsaa var like ved agterenden, avfyrede den 6—8 skud mot vidnets baat. Der er efter vidnets mening ganske sikkert, at der blev sigtet paa baaten.

Av dem, som gik i styrbord livbaat, kom ingen tilbake undtagen 1ste maskinisten, som svømmet bort til den anden baat og blev optat der. Vidnets baat drev bort fra den anden baat. Veiret var da tiltat til storm og hoi sjø. Han saa ikke, at den anden baat sank, men den er ikke kommet tilbake. Baater og redningsmidler var i udmerket orden. Vidnet fremla mandskapsliste for «Skreien» med opgave over de forulykkedes navne.

Oplæst og vedtat med tilføiende, at bagbord livbaat, som vidnet gik ut med, var tæt og god, og den blev specielt prøvet med utsætning paa vandet i overvær av mandskapet før avgang fra Ringholmsflaket. Naar det har været sagt, at bagbord livbaat ikke har været god, saa er dette ganske uberettiget.

Oplæst og vedtat.

Journalutdraget og mandskapslisten indtages.

«Utdrag av D/S «Skreien»s dagbog paa reise fra Bergen (Ringholmsflaket) til Newcastle via Lerwick. Fra 9/3 til 15/3 1917. Tilankers paa Ringholmsflaket.

Fredag 9/3 17. Vinden S.S. olig løi med skyet luft. Kl. 7 morgen sattes mandskapet til forskjelligt skibsarbeide. Satte b.b. baat paa vandet og forespurgte paa vagtskibet, om u-baater var seet paa kysten. Men desangaaende kunde ingen oplysning erholdes. Kl. 1 em. landsattes lodsens. Kl. 4 em. lettedes anker, og man fortsate reisen styrende farvandets kurser efter forerens kommando. Frisk sydlig vind med snebyger. Vagter sattes for mandskapet.

Passerte «Sjelanger fyr» kl. 4,24 em. Kl. 6 $\frac{1}{4}$ em. Holmengraa i S.W. 1' av log O. Kl. 7 em. forandredes kurs til misv. Vest. Utseilt misv. N.N.W. 6' paa loggen. Kl. 8 aften log 13. Frisk kuling med snebyger. Kl. 12 log 41. Dist. 35. Ellers intet nævneværdigt passert før lørdag middag kl. 12, da man maatte dreie paa vinden grundet lænsning av maskinrummet. Syddlig frisk bris, byget luft, slingrace og overvand. Kl. 2 em. sattes kurs igjen styrende N.V. Vest log viste 128. Dist. syd 40.

Følgende efter hukommelsen.

Kl. 2 $\frac{1}{2}$ lørdag em. 10de mars 1917 hørtet skud gjentagne ganger av u-baat. Styrmand, som var paa broen, tok flere støt i fløiten for at mandskapet hurtig kunde komme sig paa dæk. Man stoppet maskinen og firte straks baaterne paa vandet og gik i dem. Rodde fra skibet og avventet nærmere paa, hvad u-baaten vilde foreta sig. Da ca. en halv time var gaat, opdaget vi fra baaten periskopet paa u-baaten, som kom før fuld fart om «Skreien»s agterende. Straks derefter saaes u-baaten komme op paa vandet og begyndte straks at fyre løs med kanon først paa baatene, som ikke blev truffet, og derefter paa skibet, ca. 30 skud — hvorefter den gik bort i N.O. lig retning uten at bry sig om os i baatene. Begge livbaatene holdt sig i nærheten av hverandre ved skibet til mørket faldt paa, da kapteinen beordret, at begge livbaaterne skulde holde sammen. Styrmandens baat kastet ut drivanker,

hvorefter kapteinens baat hængte sig fast i styrmandens baat.

«Skreien» var endnu ikke sunket kl. 10 aften, der var da en frisk kuling fra syd med skyet luft og høi sjø.

Søndag morgen 11te mars ved 5-tiden opdaget man en steamer til luvart, og styrmanden tændte 2 blaalyss straks efter hverandre for at tilkalde hjælp, men vi blev ikke opdaget.

Ved 5½-tiden ordret føreren, at styrmanden skulde heise seil og seile mot land, hvilket styrmanden fandt uforsvarlig, da der blaaeste en storm av syd med svær sjø. Under samtalen om dette, opdaget vi, at førerens baat blev slaat rundt med kjølen iveiret og alle mand i sjøen. 4 mand kom sig straks op paa hvælvet, mens føreren og 1ste maskinist laa langt fra baaten. 1ste maskinist kom svømmende bort til styrmandens baat og blev optat. Under arbeide hermed slog en sjø baaten paa ret kjøl igjen, og de 4 mand, som var paa hvælvet kom sig straks opi. Vi hørte føreren rope og forsøkte at ro bort til ham, men vi kunde ikke move baaten mot vind og sjøerne og maatte derfor holde os undav veiret, forat ikke ogsaa vor baat skulde hvælte. Vi holdt det gaaende undav veiret hele dagen, og om aftenen fik vi Flugga fyr isigte ret forut. Vinden var fremdeles stormende med voldsom høi sjø.

Mandag morgen 12te mars 1917. Kl. 3,10 fm. var vi ved «fyren». Vi hadde flere ganger avbrændt blaalyss, men blev ikke observert. Vi gik ind i en bugt, hvor vi var i læ av vind og sjø og laa der til dagslys. Da vi rodde bort imot fyret og derfra ind til Burrafjord, hvor en motorbaat kom os imøte og slæpte os ind.

Kom iland til Mr. Claude Mac Echern paa «North Unst Lighthouse» kl. ca. 10 fm., hvor vi blev godt mottat og opvarmet med mat og drikke samt tørre klær. Reiste derfra kl. 0½ em. med bil og bevæbnet vakt til Baltasund, hvor vi fik foreløbig ophold hos dr. Loxby. Blev transportert pr. bil torsdag em. 13de mars til Yusund og gik ombord i postbaaten kl. 5 em. Ankom til Lerwick onsdag 14de mars kl. 6½ em. og blev mottat paa kaien av den norske konsul. Fik endel tøj og skibs-

leilighet til Bergen, hvortil vi ankom torsdag 15de mars kl. 5½ em.

Christoffer Simonsen,
styrmand.»

Som 2det vidne fremstod Erling Ragnvald Eriksen, 34 aar, 1ste maskinist med «Skreien», bopæl Trondhjem, forberedtes til edfæstelse og forklarte, at han opholdt sig paa dæk, da det første skud faldt fra u-baaten. Baatene blev straks utsat og det var ikke særlig vanskelig at faa dem fra skibssiden, skjønt der var høi sjø. Næste morgen, søndag den 11te mars — kl. var da 8 min. over ½6 — veltet styrbord livbaat, hvori vidnet var. Veiret var da tiltat til storm med svær sjø. Det var en braatsjø, som slog ind over baaten og veltet denne. Det var umulig for den anden baat at ro bort til styrbord livbaat. Det lykkedes vidnet at naa hen til bagbord livbaat og bli optat her. Kapteinen laa til luvart for baaten, og denne var skyllet bort av sjøen. Styrbord baat kom bort fra den anden baat, og man har senere ikke set denne, saa at den maa være forulykket. Begge baater var tette og gode og fuldt forskriftsmæssig utstyrt. Vidnet tilføier, at bagbord livbaat blev specielt prøvet før avreisen og viste sig at være tæt og i enhver henseende i god orden.

Oplæst og vedtat.

Som 3dje vidne fremstod Thorolf Lund, 18 aar gammel, kok med «Skreien», bopæl Mossjøen, forberedtes til edfæstelse og forklarte sig paa speciel eksamination overensstemmende med journalutdraget, som oplæstes og vedtokes. Vidnet gik i bagbord livbaat, og der var ingen særlig vanskelighet ved at komme fra skibssiden, skjønt det var stor sjø ved anledningen. Vidnet forklarer bestemt, at der fra u-baaten blev rettet 2 skud mot bagbord livbaat, hvorhos splinter fra granater, som formodentlig har været avfyrt mot skibet, faldt ned i nærheten av baaten. Da baaten forlot skibet, ca. kl. 10 om aftenen, var dette fremdeles flytende, og man saa saaledes ikke skibet synke. Da styrbord livbaat kantret, var veiret tiltat til storm med svær sjø. Det var umulig at komme bort til den kantrede baat,

Styrbord baat drev bort fra den anden baat, og man saa ikke mere til den. Da man saa den sidst, hadde folkene faat baaten paa ret kjøl og holdt paa at lænse den, men vidnet gaar ut fra, at baaten snart vilde bli ødelagt i det veir man hadde. Baaterne var tette og i enhver henseende 1ste klasses. De blev begge prøvet ved utsætning paa vandet, før avgangen fra Ringholmflaket.

Oplæst og vedtat.

1ste, 2det og 3dje vidne edfæstedes.

Retten hævet.

E. Hesselberg.

O. O. Bergh. Otto Nieuwejaar.

D/S „**Thode Fagelund**“ (M. B. W. Q.) av Tønsberg.

Reg.ton br. 4352, last: seasamsed, ødelagt 11te mars 1917 paa reise fra Shanghai til Rotterdam. Omkommet: ingen.

Aar 1917 den 14de mars avholdtes sjøforklaring paa det Kgl. Norske Generalkonsulat i Rotterdam i anledning av, at d/s «Thode Fagelund» av Tønsberg, mens det var paa reise fra Shanghai til Rotterdam med en ladning seasamsead, den 11te mars d. a. var forulykket i Nordsjøen og sunket.

Forretningen bestyrtes av vicekonsul Fr. Grüner, mens herr generalkonsul Jhr. Mr. J. J. Rochussen ogsaa var tilstede. Som bisiddere forrettet kaptein Johannes Lorentzen av d/s «Kalfarli» og kaptein Olaf Olsen.

Fremstod kaptein J. Hansen, der forklarte at han var 36 aar gammel og hjemmehørende i Larvik, at han var fører av d/s «Thode Fagelund» av Tønsberg, 4352 brutto tons og 2826 netto tons og med kjendingssignal M.B.W.Q.

«Utdrag av dampskib «Thode Fagelund»s dagbok paa reise fra Falmouth—Rotterdam.

Mandag 5—3—1917. Vind S.O., frisk bris, blandet luft. Kl. 3 emdg. fik skibet permission til at avgaa til Rotterdam.

Kl. 4 emdg. kom lods for at ta skibet ut til sjøs. Samtidig kom minelods for kanalen. Kl. 4,30 emdg. avgik, styrede efter lodsens anvisning. Kl. 5,15 kvitteredes lodsens, kurs

sat efter peilingen til S. 76° misvisende. Kl. 12 Ø. Start point i misv. N. 60° O. 0,5' av. Kl. 6,40 fmdg. tirsdag den 6—3 passerades Portland Bill 6' av eg. Frisk kuling med høi sjø med ovenvand. Styredes forskjellige kurser efter peilinger. Kl. 12 Ø. St. Katharina pt. i N. 69° O. 0,5' av. Onsdag 7—3—1917. Vind østlig kuling med skyet luft. Styredes forskjellige kurser efter peilinger. Kl. 4,30 emdg. passerades Overs fyrskib 1' av. Kurs sat til S. 53°.

Kl. 9,40 passerades Royal Sovereign Shoal fyrskib, 2' av. Grundet storm og regntykke fandtes det ikke forsvarlig at gaa igjennem minefeltene om natten, for hvilket holdes gaaende med sagte fart for at avvente dagslys. Kl. 6,30 fuld fart forover. Skibet fik samtidig ordre fra en engelsk bevogtningsbaat at ankre paa Downs.

Kl. 0,30 emdg. ankrede op paa Downs med begge ankre 60 favne kjetting paa St.B. anker og 30 favne kjetting paa B.B. anker.

Skibet avventer inspektion. Vagt paa dæk for natten.

Torsdag 8—3—1917. Vind N.O., kuling med skyet luft. Kl. 10,30 fmdg. kom inspektionsskibet til siden. Skibet blev inspicert og alt fundet i orden. Skibet skal avgaa, saasart tillatelse erholdes.

Sjøvagt paa dæk for natten.

Fredag 9—3—1917. Vind variabel med sneluft. Kl. 8 fmdg. fik skibet lods for at ta skibet gjennom minefeltene til Sunk Fyrskib. Samtidig kvitteredes minelodsens fra Falmouth. Kl. 9,30 fmdg. fik skibet tillatelse til at avgaa. Hivede op og styrede efter lodsens anvisning. Kl. 12 mdg. passerades Cole Fyrskib like ved. Vind variabel, frisk med snetyk luft. Kl. 2,30 emdg. ankrede op ved Black Deep med St.B. anker 75 favne kjætting. Vagt paa dæk for natten.

Søndag 10—3—17. Kl. 9,30 fmd. hivede op og styrede efter lodsens anvisning. Kl. 0,30 emd. ankrede op ved Sunk Fyrskib, grundet taake saa at intet kunde sees.

Vagt paa dæk for natten.

Søndag 11—3—1917. Vind sydlig frisk fra morgen. Senere løi og stille, disig luft. Kl. 9 fmd. kvitteredes lodsens. Kl. 10 fmd. hivede op ankeret og kurs sat efter peilinger. Kl. 11,45 passerades Ship Wash fyrskib like ved. Styredes forskjellige kurser efter peilin-